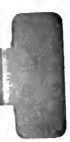
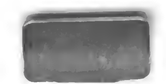
Asien

Deutsch-Asiatische Gesellschaft, Münchner ...






Dei
Sub Numine
Viget



ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft

Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner

herausgegeben

von

Dr. VOSBERG-REKOW

VI. Jahrgang

(Vom 1. Oktober 1906 bis 1. Oktober 1907)



BERLIN
Hermann Paetel
1907

Verzeichnis der Mitarbeiter des VI. Bandes.

(Die Zahlen bedeuten die Seiten; die eingeklammerten Zahlen geben die Heftnummern an.)

INHALTSVERZEICHNIS.

Veranstaltungen der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft.

Bücherbesprechungen.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Allgemeines.

Türkei.

Persien.

Russisches Asien.

Allgemeines.

Sibirien.

Kaukasusländer usw.

Uralgebiet und Turkestan.

Ostasiatisches Rußland.

Indien und Australasien.

Allgemeines.

Indien.

Hinterindien, Siam usw.

Niederländisch-Indien.

Australien, Straits Settlements.

Ostasien.

Korea.

China.



ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft

1906, Oktober. **No. 1.** **VI. Jahrgang.**

Die Insel Sachalin.

Zur Erinnerung an die Friedensverhandlung in Portsmouth.

Von Dr. D. Itchikawa.

In den Monaten August und September vorigen Jahres zog die Friedensverhandlung zwischen Japan und Rußland in Portsmouth die große Aufmerksamkeit der ganzen Welt auf sich. Dabei stellte Japan, wie bekannt, gegenüber Rußland viele Friedensbedingungen auf, von denen es nur über einige zu einer Vereinbarung kam. In bezug auf territoriale Erwerbung verlangte Japan von Rußland die Abtretung der Halbinsel Kwantung und der ganzen Insel Sachalin, wie man sich erinnern wird. Der Grund der Forderung der Halbinsel Kwantung ist jedem klar, der von dem Vertrag von Shimonoseki im Jahre 1905 gehört hat, bei dem Japan durch Rußland um einen Siegespreis gebracht wurde.

Was den Grund der Forderung der Insel Sachalin betrifft, so scheint es sich hier um eine neue Erwerbung durch Japan zu handeln, da diese Insel vor dem Krieg zu Rußland gehörte und als Verbannungsgebiet benutzt wurde. Wenn man aber die Verhältnisse auf der Insel näher kennen lernt, so findet man, daß es sich auch hier nur um die Wiederabtretung der Insel an Japan handelte, die ihm an Rußland verloren gegangen war.

Der Erwerb der Halbinsel Kwantung ist den Japanern bei den Verhandlungen gelungen, aber nicht der ganzen Insel Sachalin, indem der nördliche 50. Breitegrad als die Grenze beider Länder bestimmt wurde. Diese Bestimmung hat das Gefühl des japanischen Volkes verletzt. Es war zugleich mit dem Ausbleiben der Kriegsentschädigung die Ursache der Unzufriedenheit des Volkes.

Um die Gefühle des japanischen Volkes für die Insel Sachalin richtig zu verstehen, muß man nicht nur die militärischen und wirtschaftlichen, sondern auch die geschichtlichen Verhältnisse Japans zur Insel berücksichtigen. Diese Skizze bezweckt deshalb, kurz darzustellen, wie die Insel den Japanern verloren gegangen ist und wie die Russen den Japanern gegenüber immer handelten und schließlich wie der Gedanke der Grenze des nördlichen 50. Breitegrades bei der mißglückten Verhandlung in Portsmouth entstand.

Nach der japanischen Überlieferung gehörte die Insel Sachalin anfangs nicht zu Rußland, sondern zu Japan und zwar dem Fürsten Matsumaye. Dieser schickte seine Beamten schon im Jahre 1644—47 nach Sachalin zur Forschung. Zu dieser Zeit waren die Russen noch nicht einmal in Kamschatka, wohin sie erst im Jahre 1697 (Peter der Große) kamen. Nachdem die Russen aber auf Kamschatka festen Fuß gefaßt hatten, gingen sie nach Süden, nämlich nach den Kurilen-Inseln, wo sie die Japaner trafen, die von Süden her nach Norden eindrangen. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war die russische Eroberungstätigkeit in den nördlichen Gewässern von Jeso besonders lebhaft, was die Aufmerksamkeit der Tokugawa-Regierung nordwärts lenkte und sie veranlaßte, ihre Beamten zur Erforschung nach den nördlichen Inseln zu schicken. Z. B. wurde Ooishi im Jahre 1786, Takahashi 1790, Mogami 1792 und Nakamura 1802 nach Sachalin und Kondo 1798 und 1800 nach den Kurilen gesandt. Zu dieser Zeit kannten die Russen aber die Insel Sachalin noch nicht; wann und wie die Russen diese Insel kennen gelernt haben, soll hier kurz geschildert werden.

Im Jahre 1792 kam ein Russe, Lachsmann, mit einer Anzahl schiffsbrüchiger Japaner nach dem Hafen Hakodate in Jeso und bat zugleich um Handelseröffnung mit Japan. Da der Handel mit dem Auslande aber damals verboten war, lehnte dies der Fürst Matsumaye ab. Zwölf Jahre darauf kam eine russische Expedition unter der Leitung von Rysanow auf Antrieb von Lachsmann nun nach Nagasaki und bat die Tokugawa-Regierung um die Handelseröffnung. Da aber diese überzeugt war, daß die Russen unter dem Vorwande des Handels nur die fremde Religion zu verbreiten und im günstigen Augenblick die Waffen zu ergreifen beabsichtigten, um Japan zu erobern, gestattete sie den Russen den Handel mit Japan nicht. Rysanow verließ Nagasaki in großer Unzufriedenheit und nahm den Kurs nach Norden über den Stillen Ozean. Auf dem Wege kam ihm unverhofft die Insel Sachalin zu Gesicht. Das war das erste Mal, daß die Russen Sachalin kennen gelernt haben (1804). Er freute sich sehr, als er feststellte, daß die Japaner auf der Insel noch keinerlei Verteidigungswerke angelegt hatten. Den späteren Eroberungsplan gegen Sachalin durch den berühmten Muraview trug in Gedanken schon Rysanow in sich.

Zwei Jahre darauf kam wieder ein Russe Chwastow plötzlich nach Sachalin und griff sowohl die Eingeborenen als auch die Japaner an. Er plünderte und steckte die Häuser in Brand, während die Weiber und Kinder gefangen genommen wurden. Dies war die erste Invasion durch die Russen auf Sachalin (1806). Im nächsten Jahre ging er nach den Kurilen, wo er eben solche Gewalttätigkeiten beging. Die Japaner, die dort den Wachdienst hatten, waren gegen die Russen machtlos. Diese Ereignisse veranlaßten die Tokugawa-Regierung, dem Schutze des Nordens größere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Sie stellte jetzt die nördlichen Inseln unter ihre unmittelbare Herrschaft, da sie dachte, daß der Fürst Matsumaye nicht imstande wäre

dieses Gebiet vor dem Feinde zu schützen. Ferner befahl sie Mamiya, nach Sachalin zu gehen, um die Insel gründlich zu erforschen. Dieser kreuzte sogar den Kanal und verfolgte den Fluß Amur bis zur chinesischen Stadt Delen in Sibirien.

Nach dieser Zeit ließen sich jahrelang keine russischen Schiffe mehr in den nördlichen Gewässern von Jeso sehen, da Rußland zu dieser Zeit mit dem russisch-deutsch-französischen Krieg und Türkenkrieg zu tun hatte. Diese günstige Lage auszunutzen, verstand aber die Tokugawa-Regierung nicht. Sie war zufrieden mit dem Ausbleiben der Russen in den nördlichen Gewässern und übergab die Inseln wieder dem Fürsten Matsumaye. Da kam der russische Hauptmann Revilskoi auf Antrieb des Grafen Muraview im Jahre 1849 plötzlich nach Sachalin und gründete bei Doi, an der westlichen Küste, einen russischen Hafen. Im Jahre 1854, ein Jahr nachdem der amerikanische Kommodore Perry nach Japan gekommen war, erschien der russische Admiral Putzatin in Nagasaki und forderte zweierlei: Festlegung der nördlichen Grenze und Handelseröffnung mit Japan. Nach langen Verhandlungen zwischen beiden Bevollmächtigten Putzatin und Tsutsui wurde der erste Freundschafts- und Handelsvertrag mit Rußland unterzeichnet. In diesem Vertrage wurde das Meer zwischen den Inseln Iturup (japanisch) und Urup (russisch) als Grenze zwischen den beiden Staaten auf der Seite der Kurilen festgestellt. Für Sachalin wurde keine bestimmte Begrenzung ausbedungen, und der bestehende Zustand der aus Japanern und Russen gemischten Bevölkerung wurde aufrecht erhalten.

Sehen wir einmal diesen Vertrag zwischen Rußland und Japan an, so liegt es auf der Hand, daß er für die Japaner höchst ungünstig war. Auf der Seite der Kurilen haben die Russen fast alle Inseln an sich gerissen. Und auf Sachalin? Eigentlich durfte diese Insel nicht als ein Verhandlungsgegenstand zugelassen werden, da sie zu Japan gehörte. Aber die Insel wurde nicht nur zum Gegenstand der Verhandlung gemacht, sondern sogar mit dem Status quo erklärten die Japaner sich einverstanden. Dieses Einverständnis heißt nicht anders als die stillschweigende Anerkennung des russischen Rechtes auf Sachalin. Ferner mußte die Unentschiedenheit der Grenze nur die Schwierigkeiten zwischen beiden Staaten verursachen und schließlich die Insel in die Hand des Stärkeren, der Russen, fallen lassen.

Nach diesem Vertrage stellte die Tokugawa-Regierung die nördlichen Gewässer wieder unter ihre direkte Herrschaft und befahl nunmehr vier Fürsten, die nördlichen Inseln vor den Russen zu schützen. Diese traten aber jetzt auch energisch gegen Japan auf, trotzdem Rußland damals durch den Krimkrieg so erschöpft war, daß es in europäischen Angelegenheiten jede Einmischung vermeiden mußte. So erschien im Jahre 1859 der russische Graf Muraview persönlich auf einem Kriegsschiffe, mit dem er nur den Japanern imponieren wollte, in der Bucht von Jedo (Tokio). Er verlangte von Japan, daß die ganze Insel Sachalin als russisches Gebiet anerkannt werden sollte. Als Begründung führte er an, daß China in dem Vertrage von Aigun 1858 das ganze Gebiet am Amur an der Küste des Stillen Ozeans abgetreten habe, und daß Sachalin ein Teil dieses Gebietes sei. Allerdings hatte China damals mit dem Kriege gegen England und Frankreich und hauptsächlich mit dem Taipingaufstand zu tun, der die gegenwärtige chinesische Dynastie zu stürzen beabsichtigte. Diese günstige Lage ausnützend, hat Rußland ohne Mühe das oben genannte chinesische Gebiet auf dem asiatischen Kontinent in Besitz genommen. Aber in bezug auf Sachalin hatte Rußland schon mit Japan einen Vertrag geschlossen, den Status quo aufrecht zu erhalten. Wie durfte Muraview auf einmal die ganze Insel für sich beanspruchen? Er meinte, Putzatin habe nur Vollmacht gehabt, Handelsbedingungen, nicht aber Grenzangelegenheiten zu unterzeichnen; kein Wunder aber, daß die japanischen Unterhändler Endoo und Sakai sich dieser beleidigenden und widerspruchsvollen Behauptung von Muraview nicht anschließen konnten. So mußte dieser unverrichtetersache abziehen.

Nach dieser Verhandlung dachten die Japaner, es wäre besser, wenn die Grenzfrage zwischen Rußland und Japan in den nördlichen Gewässern so schnell als möglich erledigt werden könnte, wenn auch die Grenze für Japan etwas ungünstig geregelt werden sollte. So schickte die Tokugawa-Regierung im Jahre 1861—1862 eine Gesandtschaft (Takeuchi und Matsudaira) nach Petersburg, um mit der russischen Regierung über den 50. Breitengrad als Grenzlinie zu unterhandeln. Was den 50. Breitengrad betrifft, so stützten sich die Japaner auf europäische Weltkarten, auf denen der oben genannte Breitegrad als die Grenze zwischen Rußland und Japan gezeichnet war. Der russische Unterhändler war der General Ignatiew. Da die diesmaligen Verhandlungen in manchen Beziehungen interessant sind, möchte ich sie unten etwas ausführlicher als die bisherigen wiedergeben.

Matsudaira eröffnete die Verhandlung, indem er sagte: „Wir kommen von Japan hierher im Auftrage der heimatlichen Regierung, um über die Grenzfrage auf Sachalin zu verhandeln". Ignatiew wollte anfangs mit den Japanern über die Grenzfrage in bezug auf Sachalin nicht unterhandeln, indem er sagte: „Sachalin gehört schon zu Rußland. Wie komme ich dazu, mit einem fremden Lande über das eigene Gebiet zu unterhandeln?" Durch diese dreiste Äußerung des russischen Unterhändlers erregt, sprach Matsudaira: „Ist es nicht von Rußland unwürdig, uns Japaner so einfach zurückzustoßen, während wir hierher gekommen sind, um die Freundschaft zwischen beiden Nachbarländern zu erneuern? Ferner beabsichtigen Sie wohl, die japanische Insel zu erobern, trotzdem Rußland schon unendlich groß ist". Ignatiew schüttelte den Kopf und sagte: „Nein, wir erobern die japanische Insel nicht. Sachalin gehört zu Rußland". Mit ernster Miene fragte Matsudaira: „Sachalin gehört zu Japan. Aber Sie beanspruchen diese Insel für sich. Ist das nicht doch die Eroberung der japanischen Insel?" Darauf verlangte Ignatiew von Matsudaira den Beweis, warum der südliche Teil der Insel bis zum 50. Breitengrade zu Japan gehörte. Matsudaira forderte aber Ignatiew auf, statt gleich den Beweis seinerseits zu geben, zunächst mitzuteilen, auf welche Beweise Ignatiew sich stütze, um die ganze Insel für sich zu beanspruchen. Dieser antwortete, daß es die Russen gewesen wären, die die Insel entdeckt hätten. Darauf antwortete Matsudaira: „Wenn die erste Erforschung der Insel als Beweis des Eigentums derselben angesehen werden soll, so können die Japaner ihre Ansprüche auf die ganze Insel stützen, da es der Japaner war, der früher als die Russen diese Insel durchforscht hat. Aber um die Freundschaft beider Länder zu befestigen, verlangen wir nicht die ganze Insel, sondern nur den Teil südlich vom 50. Breitengrade". Zugleich legte er eine europäische Weltkarte vor, auf der der 50. Breitengrad als die Grenzlinie zwischen Rußland und Japan gezeichnet war. Ignatiew forderte jetzt nicht

mehr die ganze Insel, sondern den 48. Breitengrad als die Grenzlinie. Als Begründung gab er an, daß der 48. Breitengrad nach der geographischen Lage als Grenzlinie besser passen würde. Als zweiter Grund wies er darauf hin, daß die Japaner nur südlich vom 48. Breitengrade wohnten. Als aber die japanischen Unterhändler diesen Vorschlag ablehnten, erklärte Ignatiew, daß er grundsätzlich mit dem japanischen Vorschlage einverstanden wäre, den 50. Breitengrad als Grenze zu betrachten, vorausgesetzt, daß eine von beiden Regierungen eingesetzte Kommission nach eingehender Untersuchung der örtlichen Verhältnisse die geeignete natürliche Grenze noch näher feststellte. Also verabredeten die beiderseitigen Unterhändler die Zusammenkunft einer gemeinsamen Kommission im nächsten Jahre in Sachalin.

Die Verhandlung in Portsmouth vorigen Jahres war nichts anderes als die Verwirklichung der Verhandlung zwischen Ignatiew und Matsudaira.

Im Jahre 1863 kam der russische Bevollmächtigte nach Nicolajewsk, aber die Tokugawa-Regierung — zurzeit schon hart bedrängt von den politischen Ereignissen, die ihren Fall herbeiführten — versäumte es mehrere Monate lang, einen japanischen Bevollmächtigten zu ernennen. Als sie dann den Entschluß faßte, um die Nachlässigkeit wieder auszugleichen, den 48. Breitengrad als Grenzlinie anzuerkennen, war der Russe schon abgereist.

Im Jahre 1866 wurden deshalb Koide und Ishikawa nach Petersburg als Unterhändler gesandt, mit dem Auftrage, über den 48. Breitengrad als Grenzlinie zu unterhandeln. Steremogow, der Chef der asiatischen Abteilung des russischen auswärtigen Amtes, forderte aber hartnäckig die ganze Insel, wie einst Muraview, so daß die Verhandlungen zum Scheitern kamen. Im Jahre 1868 fiel die Tokugawa-Regierung, und die neue Kaiserliche Regierung errichtete eine Behörde zur Erforschung von Jeso und Sachalin. Jedoch konnte in der wichtigen Angelegenheit des Territorialrechts während der ersten Jahre der neuen Regierung nichts geschehen. Diese Zeit nützten die Russen aus und richteten eine Bezirksregierung in Alexandrowsk ein und drangen sogar bis zu den südlichen Teilen der Insel vor, die von japanischen Fischern bewohnt waren.

Als Soyejima zum Minister der auswärtigen Angelegenheiten ernannt wurde, wollte er den russischen Anspruch auf die Insel Sachalin abkaufen. Der Finanzminister Ookuma erklärte sich auch bereit, 2 Millionen Rio (Jen) vorzustrecken, worauf die Unterhandlungen mit den russischen Geschäftsträgern in Tokio eingeleitet wurden. Inzwischen wurde Soyejima nach China gesandt, um mit China über die Koreafrage zu unterhandeln. Als er zurückkehrte, kam eines Tages der Gesandte der Vereinigten Staaten in Tokio zu ihm und teilte ihm Rußlands Absicht mit, alle Ansprüche auf Sachalin an Japan zu verkaufen. Wäre dieses zustande gekommen, wäre es für Japan besser gewesen. Die japanische Regierung beschloß aber später, die Insel Sachalin nicht zu kaufen, sondern nach der Ansicht Kurodas, des Direktors der Behörde von Jeso und Sachalin, diese Insel mit oder ohne Bedingungen Rußland zu überlassen. Kuroda meinte, die Insel wäre nicht die Ausgaben wert, die erforderlich wären, um sie zu kultivieren. Im Jahre 1875 wurde der Vizeadmiral Enomote als Bevollmächtigter mit dem Auftrage nach Rußland gesandt, über die Sachalinangelegenheit zu verhandeln. Der Auftrag lautete dahin, Rußland zur Anerkennung einer natürlichen Grenze zwischen dem japanischen und dem russischen Gebiete auf Sachalin zu veranlassen, und wenn Rußland die ganze Insel für sich beanspruchen sollte, die Regierung zu bewegen, Japans Oberhoheit über die ganze Kurilengruppe anzuerkennen. Bei den Verhandlungen weigerte sich Rußland, auf irgend welche von Japan vorgeschlagenen Bedingungen einzugehen, bis schließlich die Balkanunruhen die Russen veranlaßten, den zweiten japanischen Vorschlag anzunehmen.

Somit wurde die Sachalinfrage gelöst, indem die Insel endlich den Japanern verloren ging. Betrachten wir am Schluß kurz die mehrfachen Verhandlungen zwischen Japan und Rußland über die Insel Sachalin, so wurden die Behauptungen Rußlands immer anspruchsvoller, während Japan immer nachgiebiger wurde. Die erste Nachgiebigkeit Japans war die stillschweigende Anerkennung des russischen Rechtes auf Sachalin. Dann aber beanspruchte Japan nur das südlich vom 50. Breitengrad, später sogar vom 48. Breitengrad liegende Gebiet für sich, bis es schließlich die ganze Insel an Rußland überlassen hat. Diese Nachgiebigkeit war der Schwäche der Landeswehrkraft und der ungeschickten Diplomatie der Japaner zuzuschreiben. Seitdem Japan die Insel an Rußland abgetreten hat, sind bis heute 30 Jahre verflossen, und manches hat sich geändert, so daß Japan im letzten Kriege gegen Rußland siegreich hervorging. Aber trotz alledem ist der Versuch der Zurückerwerbung der ganzen Insel Sachalin bei der Verhandlung in Portsmouth den Japanern nicht gelungen.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse auf den Philippinen.

Von H. Fehlinger.

Fortsetzung.

Bergwerke sind gegenwärtig, von einigen kleinen Kohlengruben abgesehen, nicht im Betrieb; alle bisher zustande gekommenen Unternehmungen scheiterten nach kurzer Existenz. Der Mineralreichtum der Inseln wird dennoch als ein bedeutender betrachtet*) und diese Ansicht findet in den Publikationen des philippinischen Bergamtes eine Bestätigung. Das Vorkommen von Kohle wurde bereits in den meisten Provinzen festgestellt; in bezug auf Qualität kommt sie teils der besten japanischen Kohle gleich, wie z. B. jene von Batan, zum Teil handelt es sich aber nur um minderwertige Braunkohle. Die Amerikaner hegen die Hoffnung, daß der Betrieb von Kohlenwerken in absehbarer Zeit nicht nur den einheimischen Bedarf an Brennmaterial decken wird, sondern daß sich ein beträchtlicher Überschuß für den Handel ergibt. Die Aufnahme des Bergwerksbetriebes in größerem Maßstabe wird es notwendig machen, japanische Arbeiter heranzuziehen, da die Filipinos sich

*) Zu vergl.: Becker, Preliminary Report on the Geol. and Mineral Resources of the Ph. I. Washington 1899. — Martin, Report on the Geology of the Ph. I. Washington 1901.

weigern, unter Tag zu arbeiten. Eisenerz kommt an vielen Orten der größeren Inseln vor, so in Angat (Provinz Bulacán), südlich von Paracale (Provinz Ambos Camarines) in Páric (Provinz Sámar), am Binalarcanfluß (Negros Occidental), in Pontevedra (Capiz), in Maribojoc (Bohol) und nächst Matti im Dávao-Distrikt. Die Erzlager (Hematit und Magnetit) der Umgebung von Angat sind sehr ausgedehnt und abbaufähig. Der Eisengehalt beträgt 50 bis 63%. Kupfer wurde in Nord-Luzón sowie auf Mindoro, Masbate, Panay und Mindanao gefunden. Die Igoroten von Luzón schmelzen Kupfererze in primitiven Lehmöfen; ihre Methode ist jener ähnlich, welche die Dajaks auf Borneo beim Schmelzen der Eisenerze anwenden. Gold kommt in sehr geringer Menge in den Kupfererzen, auf Quarzgängen und als Waschgold vor; die Gewinnung scheint nicht lohnend zu sein. Petroleum wurde bis jetzt auf Panay, Leyte, Negros und Cebú angetroffen — teils in Begleitung von Naturgas —, und es kommt wahrscheinlich auf den anderen Inseln ebenfalls vor. Die Eingeborenen im westlichen Cebú sammeln Petroleum in Bambusrohren und benutzen es zu Beleuchtungszwecken. Der Versuch einer rationellen Ausbeutung wurde vor Jahren von einer holländischen Gesellschaft gemacht, die jedoch keinen befriedigenden Erfolg hatte. Welchen Wert die Bodenschätze der Philippinen haben, läßt sich trotz der anscheinend günstigen Befunde (und trotz des Optimismus der Amerikaner) heute noch keineswegs mit Sicherheit feststellen.

II.

Gewerbe und Industrie. Die gewerbliche Tätigkeit auf den Philippinen besteht vornehmlich in der Weiterverarbeitung der für die Ausfuhr bestimmten landwirtschaftlichen Erzeugnisse und in der Herstellung solcher Artikel, die zur Befriedigung der wenigen Bedürfnisse der einheimischen Bevölkerung dienen. Für Nahrung ist leicht gesorgt, und die sonstigen Ansprüche, welche die Filipinos an das Leben stellen, erfordern keine ausgedehnte gewerbliche Aktivität. Die Wirtschaftspolitik der Spanier war ebenfalls nicht geeignet, die Entfaltung der Industrie zu begünstigen. Außerhalb der Stadt Manila und einiger anderer Verkehrszentren, wo die Eingeborenen seit Jahrhunderten mit Europäern in Kontakt kamen, deckt die Heimindustrie nahezu vollständig den Bedarf an gewerblichen Erzeugnissen, wie z. B. Geweben, Werkzeugen, Geräten usw. Seit dem sechzehnten Jahrhundert hat sich das Wirtschaftssystem wenig geändert, in manchen Gebieten gar nicht. Die Masse der Bevölkerung baut ihre Häuser noch jetzt in derselben Weise wie damals, und das gleiche gilt hinsichtlich der Transportmittel für den Land- und Seeverkehr. Die Herstellung der Fischereigeräte und deren Verwendung hat keine Wandlung durchgemacht, zur Verfertigung von Geweben verwendet man denselben primitiven Handwebstuhl wie vor Jahrhunderten, und heute noch werden zumeist die Ackerbaugeräte verwendet, welche die Spanier vorfanden, als sie die Inseln ihrer Herrschaft unterwarfen.*) Das ist um so seltsamer, als die Eingeborenen in Handfertigkeitsverrichtungen nicht ungeschickt sind und eine bessere Auffassungsgabe besitzen als die meisten nichteuropäischen Völker. Es kann aber nicht bestritten werden, daß das Zusammenleben mit Europäern die Bedürfnisse der Filipinos in bescheidenem Maße steigern half und zu einer intensiveren Produktion auf gewerblichem Gebiete Anlaß gab. Die Erzeugung von Textilwaren ist die wichtigste und wohl auch die älteste der philippinischen Heimindustrien; ihre Ausdehnung und ökonomische Bedeutung läßt sich schwer bestimmen. Im Jahre 1903 haben die Amerikaner versuchsweise eine Zählung der Heimindustriebetriebe in zwei Provinzen: Abra, Insel Luzón, und Iloílo, Insel Panay, vorgenommen und dabei 5277 Textilbetriebe ermittelt, deren Produktionswert pro Jahr mit 1,3 Mill. Pesos, oder durchschnittlich 240 Pesos, angegeben wird. Obwohl sich diese Zahlen auf Gebiete beziehen, wo die Textilgewerbe besonders ausgebreitet sind, und trotzdem sie nur annähernde Werte darstellen, bieten sie einen Beweis für die relative Wichtigkeit dieses Erwerbszweiges. Außer den erwähnten Provinzen kommen für die Textilindustrie noch die folgenden besonders in Betracht: Nord- und Süd-Ilocos, Albay, Ambos Camarines, Antique, La Union, Rizal, Sorsogón und Tayabas. Nur in der Stadt Manila befand sich 1903 ein Fabrikbetrieb. An zweiter Stelle ist die Erzeugung von Hüten zu erwähnen; als Materialien finden dabei die verschiedenartigsten Blätter und Gräser Verwendung. Die Erzeugung der Formen, die auch für den Export nach Europa und Amerika bestimmt sind, geschieht hauptsächlich in den Provinzen Bulacán, Pangasinán, Tayabas und in einigen anderen Teilen Luzóns, sowie auf den Visayas-Inseln. Wichtig sind ferner noch die Zigarren- und Zigarettenindustrie, in der bereits moderne Arbeitsmethoden und Hilfsmittel zur Anwendung kommen, ferner die Fabrikation von Zucker, vegetabilischen Ölen und Essenzen, Indigo usw. Die Seifenfabrikation wird fast ausschließlich von den Chinesen betrieben. Leder wird nur in äußerst beschränkten Quantitäten erzeugt, ungeachtet des verhältnismäßig großen Umfanges der Viehzucht. Von den Handwerken sind das Schmiede- und das Wagenbauergewerbe, die Töpferei, die Bekleidungs- und die Nahrungsmittelgewerbe am wichtigsten.

Anschließend an die letzte Volkszählung wurde eine Erhebung über jene gewerblichen Betriebe vorgenommen, deren Produktionswert pro Jahr 1000 Pesos oder mehr betrug. Man ging dabei zwar mit großer Sorgfalt vor, doch können die Ergebnisse der Produktionsstatistik keineswegs als ganz genau gelten, da nur selten Aufschreibungen über die Geschäftsgebarung vorhanden waren; übrigens fielen selbst in vorgeschrittenen Kulturländern ähnliche Untersuchungen wenig zufriedenstellend aus. Es verlohnt sich aber doch, die Resultate kurz zu besprechen. Wird der Wert der jährlichen Produktion als Maßstab der gewerblichen Entwicklung genommen, so steht die Stadt Manila unter allen Verwaltungsgebieten obenan; der Wert der hier erzeugten Waren ist höher als der Gesamtwert der gewerblichen Produktion aller anderen Landesteile zusammen. Von den 2184 Betrieben, die überhaupt ermittelt wurden, befanden sich 876 in Manila (40%); sie beschäftigten 19640 Arbeiter (56,7%) und wiesen einen Produktwert von 35,1 Mill. Pesos auf (67,2%). Am nächsten folgen sodann die Provinzen Cavite (10,6% des Produktwertes), Bulacán (3,2%), Pangasinán (3%) und Iloílo (2,3%). Nach Gewerbegruppen ergibt sich die nachstehende Übersicht der Zahl der Betriebe, der Höhe des investierten Kapitals,

*) Zu vergl.: Le Roy, Philippine Life in Town and Country. New York 1906. — Willis, Our Philippine Problem. New York 1905. — Census of the Philippine Islands 1903, Bd. 4: Manufactures, Development and Progress. Washington 1905.

der Zahl der Arbeiter und des Wertes der Produktion, welche auf das Jahr 1902 bezug hat. Die in der Tabelle verzeichneten 11 Gruppen umfassen 68 einzelne Gewerbe, eine im Vergleich mit europäischen Verhältnissen ungemein geringe Zahl; davon kommen auf die Gruppe Textilgewerbe 11, auf die Metall- und Holzverarbeitung je 8, auf die chemische Industrie 6 usw. In der Stadt Manila sind im ganzen 53 Gewerbe vertreten, in Cebú 24, in Iloílo 19, in Rizal 17, in Tayabas 16, in den anderen Provinzen weniger.

Gewerbegruppen	Zahl der Betriebe	Investiertes Kapital (Pesos)	Zahl der Arbeiter	Wert der Jahresproduktion (Pesos)
Nahrungsmittelgewerbe	456	1 721 976	2 757	3 417 143
Textilgewerbe	230	895 483	3 456	1 600 776
Metallgewerbe	161	1 054 346	1 724	1 298 816
Holzverarbeitung	133	2 995 754	2 039	3 177 606
Ledererzeug. u. Verarbeitung	219	686 135	1 498	1 132 558
Druckindustrie	39	1 200 623	1 138	1 115 928
Erzeug. geistiger Getränke	331	4 427 287	2 541	4 787 718
Chemische Industrie	92	516 522	1 151	419 244
Ton- u. Steinverarbeitung	87	327 716	1 393	615 642
Tabakindustrie	113	4 500 403	10 150	8 740 516
Verschiedene Gewerbe	323	17 899 840	6 812	8 791 259
Zusammen	2 184	36 226 085	34 659	35 097 206

Sieht man von den „verschiedenen Gewerben" ab, so nimmt die Tabakindustrie mit 24,9% des Produktionswertes aller Gewerbe den ersten Rang ein, wogegen auf die Erzeugung geistiger Getränke 13,6%, auf die Nahrungsmittelgewerbe 9,7%, auf die Holzverarbeitung 9,1%, auf die Textilgewerbe 4,6%, auf jede andere Gruppe weniger als je 4% entfallen. Dabei muß beobachtet werden, daß die Heimindustrie nicht mit einbezogen ist. Nach der Zahl der Arbeiter steht wieder die Tabakindustrie an erster Stelle (29,3%), hierauf folgen die Textilgewerbe (10%), die Nahrungsmittelgewerbe (8%) usw. Im Gegensatz zur Heimindustrie wiegt in den größeren Betrieben die Männerarbeit vor. Von allen Arbeitern der Betriebe mit 1000 Pesos oder mehr Produktionswert waren 27045 Männer und 7614 Frauen. Nur in einer einzigen Gruppe, der Tabakindustrie, überwiegen die weiblichen Arbeitskräfte.

Die Zuckerfabrikation ist in dem amtlichen Berichte über die Betriebszählung gesondert behandelt; ihren Umfang illustriert die folgende Tabelle, in welcher die Betriebe nach der Art der verwendeten Antriebskraft klassifiziert sind.

Antriebskraft	Zahl der Betriebe	Investiertes Kapital (Pesos)	Zahl der Arbeiter	Wert der Jahresproduktion (Pesos)
Dampf	528	12 229 547	31 322	4 850 043
Wasser	77	1 532 207	4 001	609 378
Menschl. od. tierische Kraft	470	3 171 741	9 924	1 143 585
Zusammen	1 075	16 933 495	45 247	6 603 006

Am weitesten ausgebildet ist die Zuckerfabrikation in den Provinzen West-Negros (531 Betriebe mit 4,6 Mill. Pesos jährlichem Produktionswert), Pampanga (194 Betriebe mit 0,8 Mill. Pesos Produktionswert) und Iloilo (62 Betriebe mit 0,4 Mill. Pesos Produktionswert).

Bis in die jüngste Zeit war die Meinung allgemein vorherrschend, die Eingeborenen seien kein brauchbares Arbeitermaterial für die künftige Entwicklung der Philippinen. Die Erfahrungen der Amerikaner bestätigen dies nicht; bei vielen Arbeitsverrichtungen, die früher ausschließlich Chinesen zufielen, werden nunmehr Eingeborene verwendet, und zwar mit dem besten Erfolge. Mr. Taft hat in seinen Verwaltungsberichten dies wiederholt erwähnt und betont, daß die Filipinos als Arbeiter in jeder Hinsicht den Chinesen gleichgeachtet werden dürfen. Freilich gilt es, eine gewisse Abneigung gegen andauernde Leistung, die die Filipinos mit anderen Bewohnern tropischer Gebiete gemein haben, erst vollends zu überwinden, was bei richtiger Einwirkung durch europäische Vorgesetzte möglich ist.*)

* * *

Handel und Verkehr. Die Philippineninseln wurden erst 1834 dem internationalen Handel eröffnet; aber auch später wurden spanischerseits den fremden Kaufleuten noch mancherlei Schwierigkeiten in den Weg gelegt, die jedoch nicht verhindern konnten, daß der englische, amerikanische und deutsche Handel mit der Kolonie den Spaniens bald weit übertraf. Bis 1834 war Manila das einzige Handelszentrum; Zamboanga auf Mindanao wurde durch kgl. Dekret von 1833 dem Weltverkehr eröffnet, im Jahre 1842 Cebú, 1855 Iloilo und Sual, 1874 Legaspi und Tacloban. — Ausweise über den auswärtigen Handel der Philippinen sind seit dem Jahre 1831 vorhanden; damals bezifferte sich der Wert des Imports auf 1,25 Mill. Pesos, der Wert des Exports auf 1,19 Mill. Pesos. Von 1831 bis 1866 gewann der Außenhandel langsam an Umfang, obwohl die Schwankungen von Jahr zu Jahr beträchtlich waren. Der Importwert betrug 1866 17,71 Mill. Pesos, der Exportwert 18,63 Mill. Pesos. In der späteren Zeit der spanischen Herrschaft trat ein merklicher Rückgang ein und nur dreimal (1870, 1880 und 1889) überschritt der gesamte Ein- und Ausfuhrwert die 1866 erreichte Höhe. Seit der amerikanischen Okkupation hob sich der Außenhandel wieder rasch, und er ist nun umfangreicher als jemals vorher. Mit Ausnahme weniger Jahre entfiel der höchste Prozentsatz des Imports auf Großbritannien; die Vereinigten Staaten standen dagegen bis zur Okkupation weit hinter Deutschland, Spanien und Frankreich zurück. Von der Ausfuhr ging seit jeher ein erheblicher Teil nach den Vereinigten Staaten, ebenso nach Großbritannien; der Export nach Spanien war weniger bedeutend.**)

Während des Jahres 1902 vermittelten vierzehn Dampfergesellschaften den regelmäßigen Verkehr zwischen Manila einerseits, dem Orient, Europa und Amerika andererseits.***) Dazu kommen noch die Dampfer des amerikanischen Armee-Transportdienstes. Die wichtigsten Dampferlinien sind jene des Norddeutschen Lloyd von Manila nach Singapore und Borneo; der British India Steamship Co. von Manila nach Calcutta, Rangoon, Singapore, Hongkong und nach japanischen Häfen; der Occidental and Oriental Steamship Co. (im Verein mit der Toyo Kisen Kaisha) nach San Francisco, Honolulu und japanischen Häfen; der China-Manila Steamship Co. von Manila nach Hongkong; der Eastern and Australian Steamship Co. und der Nippon Yusen Kaisha von Manila nach Australien, Hongkong und Japan; der Compania Transatlantica von Manila nach Singapore, spanischen

*) Dr. V. S. Clark, Labor Conditions in the Philippines. Bulletin of the Bureau of Labor, No. 58. Washington 1905.

**) Zu vergl.: Summaries of Commerce of the Philippine Islands. Herausgegeben vom Bureau of Insular Affairs zu Washington.

***) Neuere Daten liegen nicht vor.

Häfen und Liverpool; der Indra-Linie von Manila nach Singapore, Hongkong und Shanghai und nach New York (via Suez). Außerdem kommen noch zahlreiche andere Schiffsgesellschaften und Handelsunternehmungen in Betracht, deren Schiffe nicht regelmäßig oder in längeren als monatlichen Zwischenräumen Manila anlaufen. Den Verkehr zwischen den philippinischen Häfen vermittelten in demselben Jahre insgesamt 1469 Dampfer und Segelschiffe mit mindestens 15 Registertonnen.

Die Landverkehrsmittel auf den Philippinen sind unzureichend; zur Regenzeit ist in vielen Gegenden ein Verkehr überhaupt nicht möglich, da sich die Straßen in schlechtem Zustande befinden. In der jüngsten Zeit wurde wohl von den insularen und provinzialen Behörden manche Verbesserung durchgeführt, doch bleibt noch immer viel zu wünschen übrig. Eisenbahnverbindungen bestehen zwischen Manila und dem Orte Tambóbong, Provinz Rizal (6,96 km; dient ausschließlich dem Personenverkehr), sowie zwischen Manila und Dagupan, Provinz Pangasinán (194,86 km). Die Dagupan-Eisenbahngesellschaft hat von der amerikanischen Regierung die Konzession zum Bau zweier Seitenlinien erhalten, und zwar von Manila nach Antipolo (Provinz Rizal) und von Bigáa (Provinz Bulacán) nach Cabanatuan (Provinz Nueva Écija); diese Linie ist 70,60 km lang und bereits fertiggestellt worden. Die Kolonialregierung selbst hat den Bau einer elektrischen Bahn von Pozorubio (Provinz Pangasinán) nach Baguió (Provinz Benguet) übernommen; die Strecke ist 43,50 km lang. Die Baguióbahn wird es den auf den Philippinen ansässigen Amerikanern und Europäern leichter machen, sich zur Erholung in die gesunden Gebirgsgegenden von Benguet zu begeben. In die Ortschaft Baguió soll künftig während der Sommermonate der Sitz der Regierung verlegt werden.

Bis 1904 war in Manila nur eine Pferdebahn in Betrieb (11,2 km); 1903 erhielt die Manila Electric Railway and Light Co. eine Konzession zum Bau einer elektrischen Straßenbahn (60 km), die im vorigen Jahre fertiggestellt wurde.

Anfangs 1903 waren verschiedene Orte auf den bedeutenderen Inseln durch Kabel des United Staates Army Signal Corps verbunden (4960 km Länge, einschließlich der 1372 km Manila—Hongkong), deren Benutzung für kommerzielle und private Zwecke gestattet ist. Die Länge der Landtelegraphenlinien (Distanz der Endstationen) betrug zu dem gleichen Zeitpunkte 5478 km, wovon 4019 km dem Signalkorps zugehörten und 1459 km im Betriebe der Kolonialregierung waren.

Die Provinz Szetschuan.

Eine kulturgeographische Skizze.

Von Leutnant W. Kolshorn.

Von Jahr zu Jahr dringt der fremde Handel — besonders angestachelt durch den Wettbewerb der europäischen, amerikanischen und japanischen Handelswelt, in jungfräulichen Absatzgebieten des chinesischen Marktes dem Wettbewerber den Rang abzulaufen — von der Küste in westlicher Richtung in das Innere Chinas vor. Bei dem Mangel und der Minderwertigkeit anderer Verkehrswege folgt der Handel naturgemäß in erster Linie den Strömen, unter diesen zu allererst dem Jangtse, durch dessen Wasser ja fast die Hälfte (45 Prozent) des chinesischen Außenhandels vermittelt wird. Liegen doch am Jangtse und an seinen Nebenflüssen die reichsten Gebiete des Landes. Zu den Provinzen, die der Unternehmungsgeist der Handelswelt neu besonders in Arbeit zu nehmen hat, gehört zweifellos in erster Linie die Provinz Szetschuan. In dieser Provinz ist seit 1901 Tschung-king dem fremden Handel geöffnet, und auch das Deutsche Reich hat Ende vorigen Jahres seinen Konsul nach dort geschickt, nachdem England und Amerika schon mehrere Jahre dort ihre konsularische Vertretung hatten.

Der englische Konsul für die Provinz Szetschuan, Hosie, hat im vorigen Jahre einen eingehenden Bericht*) (über 100 Seiten Großoktav mit 2 Karten) über diese Provinz seiner Regierung vorgelegt, die ihres für die Handelswelt wertvollen Inhaltes wegen der Öffentlichkeit übergeben ist.

Da deutscherseits unseres Wissens etwas Ähnliches noch nicht existiert, dürften einige Angaben daraus von Interesse sein.

Szetschuan, d. h. vier Ströme, nämlich Chialing, T'o, Min und Yalung, die von Norden kommend dem Jangtse zuströmen, ist die größte und vielleicht auch die reichste Provinz des Chinesischen Reiches. Im Westen grenzt es an Tibet und das Kukunoor-Gebiet, im Norden an die Provinzen Kausu und Schensi, im Osten an Hupei und Hunan und im Süden an Kweitschou und Yünnan. Die Ausdehnung Szetschuans wird auf 167 000 Quadratmeilen angegeben; doch die Ausdehnung eines Landes ist ja noch nicht ausschlaggebend für seinen Reichtum. West-Szetschuan, ungefähr bis zum 104. Grad östl. Länge, etwa die Hälfte der Provinz, ist durchweg gebirgig, spärlich bewohnt von jenen Ureinwohnern Chinas, die der zähe Chinese immer weiter in das Innere zurückgedrängt hat und von denen unsere Kenntnis bis zum heutigen Tage noch recht lückenhaft ist. In die Täler nur ist der Chinese mit seinem Ackerbau und seiner Kultur vorgedrungen. Doch um so reicher sind die Bodenschätze dieser westlichen Hälfte, von denen allerdings nur der allerkleinste Teil bekannt ist und ausgebeutet wird. Der gegenwärtige Reichtum der Provinz beruht dagegen auf seiner östlichen Hälfte.

Ost-Szetschuan heißt bei den Chinesen das „rote Becken", da seine obersten Gesteinschichten größtenteils aus rotem Sandstein bestehen. Umgeben ist dieses „rote Becken" von Randgebirgen, durch die sich nach Osten der Jangtse ein Ausgangstor gebrochen hat, und die den Anlaß geben zu jenen gewaltigen Strömungen und Stromschnellen, die 100 Meilen nach Hupei hineinreichen. Doch ist unter diesem „roten Becken" durchaus nicht etwa eine Ebene zu verstehen, sondern mit Ausnahme der Gegend von Chengtu, der Hauptstadt Szetschuans, wo sich eine wirkliche Ebene von etwa 90 Meilen Länge und 40 Meilen

*) Cons. Rep. China Nr. 5 (1904) Report by Consul-General Hosie on the Province of Szechuan. With two Maps. Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty. Oktober 1904. Printed at London.

Breite befindet, ist auch das östliche Szetschuan von, allerdings im Vergleich zu dem westlichen, nur niedrigen Gebirgszügen erfüllt. Diese Gebirgszüge haben sich dadurch gebildet, daß beim Erkalten der Erde die ursprüngliche glatte Oberfläche des Beckens Falten erhalten hat, was deutlich aus den vielfach unter dem Sandstein zutage tretenden Kohlenflözen zu ersehen ist.

Die Eigenschaft des Sandsteins, leicht zu verwittern, bietet dem Landmann die Möglichkeit, nicht nur die Täler anzubauen, sondern auch an den Hängen der Berge ist terrassenförmig Platz zum Anbau aller Arten Feldfrüchte geschaffen. Unter diesem fruchtbaren Boden liegt noch ein anderes wertvolles, dem menschlichen Wohlbefinden unentbehrliches Mineral, das Salz. In allen Höhenlagen des östlichen Szetschuan tritt konzentrierte Salzsole zutage, und selbstverständlich hat sich dadurch eine große Salzindustrie gebildet, die nicht nur die eigene, sondern auch die Nachbarprovinzen mit diesem unentbehrlichen Genußmittel versorgt, unterstützt bei diesem Erwerbszweige durch das Vorhandensein von Kohle und Erdöl zum Verdampfen und von Eisen zum Herstellen der nötigen Pfannen.

Bevor wir uns im einzelnen mit den Reichtümern der Provinz befassen, wollen wir einen kurzen Blick auf ihre Vergangenheit werfen.

Daß die Chinesen nicht die ursprünglichen Bewohner des Landes sind, war schon im Anfang angedeutet; sie sind, so viel ist gewiß, von Osten von der Küste her vorgerückt; die Frage, wo das Stammland der Chinesen zu suchen ist, hier zu erörtern, würde zu weit führen. Deutliche Spuren weisen darauf hin, daß die Ureinwohner des Landes in Höhlen wohnten. In den scharf eingeschnittenen Tälern des Jangtse wie seiner Nebenflüsse Chialing, T'o und Min findet man noch heute Höhlen mit engen Eingängen und kleinen Fenstern, mit unbeholfenen Skulpturen an den Wänden: Mantzu-Höhlen nennen die Chinesen diese Spuren einer vergangenen Rasse. Die Völkerschaften in West-Szetschuan, die diesen Namen heute führen, wohnen allerdings nicht mehr in Höhlen, sind aber berühmt wegen ihres Geschickes im Brunnenbau, was vielleicht mit dieser früheren Gewohnheit zusammenhängt.

In historischer Zeit zerfiel das Gebiet unter der Han-Dynastie in 5 Bezirke. Unter mehreren späteren Dynastien war Tschöng-tu, die jetzige Provinzialhauptstadt, sogar Hauptstadt des Chinesischen Reiches, das sich damals vom heutigen Zentralchina aus immer mehr ausdehnte.

Am Ende der Ming-Dynastie (1368—1643) verheerte ein großer Aufstand das Land, erst unter der jetzigen Dynastie wurde zu Beginn des 18. Jahrhunderts der Friede wiederhergestellt. Der Aufstand hatte den größeren Teil der Bevölkerung dahingerafft, und eine Zählung der Provinz im Jahre 1710 ergab nur eine Einwohnerschaft von 144 154 Köpfen, d. h. nur ein Drittel der jetzigen Einwohnerzahl allein der Provinzialhauptstadt. Bei einer Zählung im Jahre 1812 hatte Szetschuan dagegen 21 436 678 Einwohner, und jetzt wird die Einwohnerzahl auf mindestens 30 Millionen, von manchen sogar auf 60 Millionen, die der Provinzialhauptstadt von ½ bis 1 Million geschätzt. Der Gouverneur der Provinz hat nach einer kürzlich für Steuerzwecke vorgenommenen Zählung 55 058 Familien als Einwohnerzahl von Tschöng-tu angegeben. Der englische Generalkonsul glaubt nach dem persönlich von ihm gewonnenen Eindrucke die Bevölkerung der ganzen Provinz mit 45 Millionen nicht zu hoch gegriffen.

Dieser bedeutende Zuwachs der Bevölkerung beruht, abgesehen von der großen eigenen Vermehrung, zum großen Teil auf Einwanderung, denn der Reichtum der Provinz lockt die Leute von weit her an, hier ihr Glück zu versuchen. So trifft man Leute aus den Provinzen Hupei, Hunan, Schensi, Schansi, Kiangsi, Tschekiang und Kwantung in großer Zahl. Diese Einwanderung hat viel Gutes für Szetschuan gehabt, denn bekanntlich sind Auswanderer, das zeigt ja das Beispiel der Vereinigten Staaten, durchaus nicht die schlechtesten, vielmehr sehr oft die unternehmendsten Elemente.

Die Bevölkerungsdichte schwankt natürlich bedeutend: am größten ist sie in der Ebene von Tschöng-tu, dem „Garten Szetschuans", dem künstliche Bewässerung die höchste Fruchtbarkeit verleiht. Das Klima zeigt keine großen Extreme, im Sommer herrscht eine durchschnittliche Temperatur von 23 Grad Celsius im Schatten; im Winter fällt das Quecksilber selten unter Null, Schnee fällt überhaupt nicht, Eisbildung wird schon fast als ein Wunder angestaunt. Das gilt natürlich nur für die tiefgelegenen Gegenden, auf den Kämmen der Gebirge liegt stets im Winter Schnee, und die Temperatur ist dort weit unter Null. Im Tieflande fallen im Januar und Februar, manchmal auch noch im März und April leichte Regen; schon im Mai wird die Winterernte eingebracht, und nach einer starken Regenzeit im Juni und Juli ist die zweite Ernte im August und September reif. Das sind nur die Haupternten, eigentlich wird aber das ganze Jahr hindurch ununterbrochen geerntet. Die ganze Landwirtschaft ist, wie in China überhaupt, eigentlich Gartenwirtschaft: es wird nicht gesät wie bei uns in Reihen auf ein im ganzen gedüngtes Feld, sondern in einzelne Löcher wird der Same getan, zu den Samenkörnern erst kommt der Dünger in meist flüssiger Form.

Im folgenden soll nun eine Übersicht der Produkte der Provinz mit einigen kurzen, speziellen Bemerkungen dazu gegeben werden.

I. Erzeugnisse der Pflanzen- und Tierwelt.

a. Getreide und Körnerfrüchte.

1. Reis a) (Oryza sativa, L.) bildet das wichtigste Nahrungsmittel. Hauptanbaufläche die Ebene von Tschöng-tu, wo der Min-Fluß das nötige Wasser liefert. Eine Ernte jährlich, im August. Bei guten Feldern gibt ein Mou (chinesischer Morgen) etwa 350 catties*) enthülsten Reis. Der Preis ist ungefähr 5—6 Pfennig das englische Pfund. Eine Abart ist der rote Reis, der vielfach in den gebirgigen Gegenden angebaut wird.

b) Oryza glutinosa Rumph.

Eine besonders feine Art Reis, Körner opalisierend; damit werden etwa 20% der Reisanbaufläche besät, Preis 12% höher als Oryza sativa. Aus diesem wird auch Zucker, Sirup und ein guter Schnaps bereitet. Die unteren Klassen essen ihn nur bei besonderen Festlichkeiten.

2. Weizen (Triticum vulgare, L.) viel angebaut, Winterweizen. Ernte: 1 Mou 240 catties Körner = 125 catties Mehl, das Pfund kostet etwa 8 Pfennig.

Das Mehl wird besonders zur Herstellung der chinesischen Nudeln, den Makkaronis ähnelnd, gebraucht und von kleinem, gelblichem Gebäck.

3. Gerste (Hordeum vulgare, L.) und eine Abart (Hordeum hexastichum) wird wenig angebaut, da der Preis bedeutend geringer ist als von Weizen.

*) Catties ein wenig mehr als ein engl. Pfund.

4. Hirse (Holcus sorghum, L.), der Kauliang Nordchinas und der Mandschurei, wird dort, wo der Reis Wassermangels wegen nicht angebaut werden kann, gesät, vertritt dort die Stelle von Reis, auch zum Schnapsbrennen wird sie verwandt. Um 1/4 billiger als Reis. Sommerfrucht, Ernte August.

5. Mais (Zea Mais, L.) wird in der ganzen Provinz angebaut. 40 engl. Pfund kosten 1½ sh.

6. Buchweizen (Polygonum fagopyrum et tataricum, L.) wird, da er anspruchslos ist, auf geringerem Boden, besonders im Gebirge, angebaut. Viel zu Nudeln verarbeitet.

7. Hafer (Avena sativa) ebenfalls nur in den höher gelegenen Gegenden angebaut. Verwendung zu Pferdefutter unbekannt wie in ganz China. Wird als Grütze gegessen. Ernte September. Billig.

8. Coix Jachryma Jobi, L. (Jakobiträne oder Perlgerste genannt), ein der Hirse äußerlich sehr ähnelndes Getreide, wird viel angebaut, sehr billig.

b. Hülsenfrüchte und ähnliches.

1. Bohnen. Es wird eine große Zahl verschiedener Bohnen angebaut, größtenteils zu dem Zweck, um gegessen zu werden, sei es frisch als Gemüse oder um das Bohnenmehl zu benutzen; einige Arten werden wie in Nordchina zur Gewinnung von Öl durch Pressen verwandt.

2. Erbsen (Pisum sativum), viel angebaut, besonders geeignet als Winterfrucht, verwandt zu Suppen und zu Nudeln.

3. Erdnuß (Trachis hypogaea) wird in ganz Szetschuan gebaut, jedoch auch nur als menschliches Nahrungsmittel, nicht als Ölfrucht.

4. Luzerne } sieht man nicht selten, die jungen Schößlinge werden als Gemüse benutzt, sonst Viehfutter.
5. Wicken }

Gemüse und Gewürze wie süße Kartoffel, Steckrübe, Karotten, Kohlrabi, Sellerie, Spinat, Kohl in vielen Sorten, Lattich, Rettich, Lauch, Zwiebeln, Knoblauch, Pfeffer und viele andere, für die es nur chinesische Namen gibt, sind fortwährend zu haben.

Technisch wertvoll ist der Raps, der in zwei Sorten in der ganzen Provinz sehr viel angebaut wird. Der Same dient zum Gewinnen von Öl, wie in Nordchina die Bohne und die Erdnuß.

Früchte aller Art, es werden 40 Sorten aufgeführt, wachsen besonders an den sonnigen Talhängen.

Zur Ausfuhr werden aus diesen Erzeugnissen hergestellt

1. Essig, aus Reis durch Gärung erzeugt,
2. Schnaps, aus Reis, wie oben schon erwähnt,
3. Spiritus, aus nicht geschälter Gerste oder Hirse zu Medikamenten.

Ein sehr einträgliches Geschäft wird mit der Herstellung von Zucker aus Zuckerrohr gemacht. Während das rote Zuckerrohr nur zum Rohessen verwandt, wird das weiße und gelbliche in großen Massen in den Flußtälern angebaut. Die Gewinnung geschieht in ganz primitiver Weise, das Produkt ist auch wenig ansehnlich, doch würde die Beschreibung zu weit führen. Das Pfund kostet ungefähr 25 Pfennig.

Das bedeutendste Exportgeschäft wird aber mit dem Tee gemacht. Die Teeproduktion ist so bedeutend, daß, trotzdem jeder Bewohner der Provinz ausnahmslos Tee, und zwar recht viel trinkt, noch etwa 10 Millionen Pfund Ziegeltee im Werte von 160 000 Pfund Sterling nach Tibet ausgeführt werden. Tibet ist ein Land, welches ungeheure Mengen Tee kosumiert, und England hat bekanntlich, bislang allerdings ohne Erfolg, versucht, seinem indischen Tee Eingang nach Tibet zu verschaffen. Es wird Tee von der gewöhnlichsten bis zur feinsten Sorte nach Tibet verkauft; die Preise schwanken dementsprechend von 0,15 bis zu 5,50 das Pfund.

Tabak wird in ganz Szetschuan, jedoch nur zum Gebrauch an Ort und Stelle, angebaut.

Opium. Trotzdem sehr viel Opium geraucht wird — von der städtischen Bevölkerung sind 50% der Männer und 20% der Frauen, von der ländlichen 15% und 5% Opiumraucher; in der Provinzialhauptstadt gibt es auf eine halbe Million Einwohner nach den Steuerlisten 7500 Opiumkneipen, d. h. auf 67 Köpfe eine — ist noch eine bedeutende Ausfuhr vorhanden, die sich jährlich erhöht, da der Opiumhandel sehr einträglich ist.

Für die Textil-Industrie wichtig sind

Ramie oder China-Gras (Boehmeria nivea) und Hanf, doch findet kein nachweisbarer Export nach Tibet statt.

Bambus, der in den feuchten Tälern gut gedeiht, wird viel zu Strohsandalen und Hüten verarbeitet. Aus Reisstroh, Bambus und anderen Pflanzen wird Papier hergestellt; die besten Sorten finden guten Absatz nach Canton (zu Papierblumen).

Farben zum Färben von Stoffen, besonders von Seide, sind eine Spezialität; sie werden meist aus Pflanzenstoffen hergestellt.

Eine weiße Farbe scheint ähnlich wie unser Bleiweiß gewonnen zu werden.

Die Ausfuhr von Medizinen ist nach Ausweis der Seezollverwaltung bedeutend. Es kommen zum Export an Medikamenten

pflanzliche Stoffe	189	Sorten,
tierische „	18	„
mineralische „	13	„

Die verbreitetsten Nutzhölzer sind:

1. Bambus; verwandt je nach Größe zum Pinsel, zur Pfeifenröhre, zu Eßstäbchen, Musikinstrumenten, zu Möbeln, zum Häuserbau.
2. Mehrere Arten Tannen.
3. Eiche.
4. Buche und viele andere Sorten.

Nächst Tee das bedeutendste Produkt der Provinz ist die Seide. Die meiste Seide erzeugt die Larve von Bombyx mori, dem Maulbeerspinner, an der Grenze von Kweitschou auch die Larve von Authaerea Peruyi, dem Eichenspinner, der nach dort aus Schantung eingeführt ist. Nach den Steuerlisten ist der Wert der jährlich produzierten Seide 15 Millionen Taels, also gegen 40 Millionen Mark. Die Verarbeitung geschieht größtenteils in Tschöng-tu, wo sich 4 Seidenwebergilden befinden. In Tschöng-tu befinden sich 6000 Webstühle für glatten Seidenstoff und Satin, für Krepp 3400; in der ganzen übrigen Provinz befinden sich noch etwa 7000 Webstühle. Die römisch-katholische Mission, die 500 Webstühle hat, führt viele neue Muster ein und gibt dadurch der Seidenindustrie Anregung.

Wieviel ausgeführt wird, ist leider nicht zu ersehen. —

Andere Produkte sind Honig, Wachs für Kerzen (Wert 2 250 000 Taels), Häute, Leder, Leim, Horn, Knochen, Borsten, Haare, Federn. Der größte Teil dieser Produkte wird in der Provinz selbst verbraucht, doch gehen kleinere Mengen den Jangtse hinunter in andere Provinzen, zum Teil auch nach Europa (Häute und Borsten).

Wolle dagegen kommt zum großen Teil aus Tibet, sie geht größtenteils weiter den Jangtse hinab, nachdem sie zum Teil in Tschung-king verarbeitet ist.

Auch Felle sind größtenteils ein Gegenstand des Durchgangshandels, sie kommen aus Tibet, Yurman und Kweitschou, während in Szetschuan, wohl infolge der außerordentlich hohen Bevölkerung, Wild nicht mehr sehr häufig ist. In Tschöng-tu werden jährlich etwa 120 000 Felle aus Tibet auf den Markt gebracht, davon über 100 000 Schaf- und Ziegenfelle, 10 000 Rattenfelle, der Rest Fuchs-, Ottern-, Leoparden-, Katzen-, Affen- usw. Felle.

Endlich kommt zur Durchfuhr aus Tibet Moschus im Werte von fast 1 Million Haikwan Taels, also über 2½ Mill. Mark. (Statistik des Seezollamtes in Tschunking.)

II. Bodenschätze.

Wie eingangs beiläufig erwähnt, ist der Reichtum Szetschuans an Bodenschätzen bedeutend, wenn sie auch größtenteils gar nicht oder nur unvollkommen ausgebeutet werden.

1. Gold. Im Winter sieht man bei einer Fahrt auf dem Jangtse in der Provinz auf den Sandbänken eine große Zahl Bewohner damit beschäftigt — in ganz primitiver Weise natürlich —, Gold zu waschen, doch ohne besonders glänzende Geschäfte zu machen; dasselbe sieht man auch am Minfluß. Die eigentlichen Goldfundstätten befinden sich jedoch im äußersten Westen und Nordwesten der Provinz; jenseits der tibetischen Grenze sind allerdings die besten Goldgruben.

Auch die Provinzialregierung hat versucht, aus der Goldgewinnung sich eine reiche Einnahme zu schaffen. Sie hat 100 000 Taels zur Einrichtung einer Goldwäscherei hergegeben, doch scheint bislang ein wesentlicher Gewinn nicht erzielt zu sein.

Das gewonnene Gold wird in Barren von 12 Unzen gegossen, eine Unze kostet 38 Taels und darüber. Sehr groß ist die Verarbeitung zu Blattgold, das Blatt von ¾ Zoll Durchmesser kostet noch nicht einen Pfennig.

Wie groß die Ausfuhr an Gold ist, läßt sich nicht feststellen; jedenfalls geht ein Teil des Goldes nach Schanghai.

2. Silber wird in den westlichen, südwestlichen und nordwestlichen Teilen gefunden; doch deckt die Ausbeute nur den eigenen Bedarf.

3. Kupfer findet sich im südlichen Teil der Provinz, in der Nähe der Provinzen Yünnan und Kweitschou, die besonders reich an diesem Metall sind. Verarbeitet wird es größtenteils in Tschöng-tu zu allen möglichen Koch- und Hausgeräten, außerdem natürlich zu Käschstücken, dem chinesischen Kupfergeld.

4. Eisen, dieses wichtigste unter allen Metallen, findet sich in allen Gegenden. Abgesehen von Haus- und Ackergeräten dient es zur Herstellung der Salzpfannen, die bis zu 800 kg Gewicht haben.

5. Blei, Zink und Antimon finden sich ebenfalls reichlich. Letzteres wird alles zu 36 Taels die Tonne nach Hunan verkauft.

6. Schwefel findet sich häufig: er wird unter Staatsaufsicht gewonnen, der Herstellungspreis ist etwa 40 Käsch für 1 kg, durch hohe Abgaben wird der Verkaufspreis aber auf 200—240 Käsch gesteigert. Verwandt wird er hauptsächlich zu Streichhölzern (Tschungking), zum Bleichen von Seide und zu Medizinen.

7. Salpeter, Soda, Gips, Kalkstein finden sich an vielen Stellen, ebenso der viel zu Schmucksachen verwandte Jade-Stein.

8. Kohle tritt, wie schon anfangs erwähnt, häufig und in der ganzen Provinz zutage und erleichtert durch diese Verteilung sehr die Gewinnung der Metalle aus den Erzen. Senkrechte Schächte gibt es überhaupt nicht, es werden nur wagerechte Stollen benutzt; wenn eben ein Stollen nicht mehr ergiebig ist oder zu lang wird, fängt man einen neuen an, zu sparen mit den Kohlenvorräten braucht man nicht. Die Kohle ist sehr verschiedener Art, von bituminöser bis zur besten Anthrazitkohle. Die Tonne bester Kohle ohne Fracht kostet 5,50 Mark.

In den Städten und auf den Dschunken wird gern Koks gebrannt; dieser wird hergestellt in ähnlicher Weise wie bei uns Holzkohle in den Meilerhaufen, wozu im allgemeinen 10 Tage erforderlich sind. Eine Verwendung der Gase gibt es natürlich nicht. —

9. Petroleum findet sich bei T'eng-tschi-hsien, etwa 150 km östlich Tschöng-tu, in einer Quelle zutage tretend; eine chinesische Gesellschaft hat sich zur Ausbeutung dieser Quelle gebildet, da sie jedoch das Raffinerieverfahren nicht kennt, macht sie schlechte Geschäfte, da das ungereinigte Petroleum nicht gut brennt.

Daß noch mehr Petroleum zu finden ist, geht aus folgendem hervor. Bei Tzu-lin-ching befindet sich eine Salzsiederei, wo das Verdampfen der Salzlake durch Gas bewirkt wird. Generalkonsul Hosie berichtet darüber folgendes:

„Unter jeder Pfanne befand sich eine Flamme, die aus einer Bambusstange, auf die oben ein eisernes Mundstück aufgesetzt war, herauskam, während ringsherum kleinere Flammen den Raum erleuchteten, denn Tag und Nacht geht die Arbeit fort. Ich wurde dann zu dem „Feuerbrunnen" geführt, dem das Gas entströmt. Er war dicht neben der Salzquelle; man hatte ihn sorgfältig überbaut und die Fugen verschmiert, damit nichts von den wertvollen Dämpfen verloren ginge. Es kann wohl kein Zweifel bestehen, daß diese Feuerbrunnen, die alle nahe der Stadt liegen, Petroleum enthalten, aus dem das Gas seine Brennkraft erhält. Doch man hat niemals nach Petroleum gesucht. Der Geruch, der in der ganzen Stadt herrscht, erinnert einen deutlich an eine Gasanstalt; doch wird das Gas nicht, wie in einigen Städten von Ohio, zur Straßenbeleuchtung verwandt."

10. Salz, diese unentbehrliche Zutat zu fast jeder menschlichen Speise, wird in Szetschuan in solcher Menge gewonnen, daß nicht nur die 45 Millionen der eigenen Provinz damit versehen werden, sondern auch noch bedeutende Teile der angrenzenden Provinzen, besonders von Hunan, Hupei und Nord-Yünnan. Die Gewinnung erfolgt durch das Verdampfen von Salzsole, meist in eisernen Pfannen, mit Kohlenheizung oder in einem Falle mit dem oben erwähnten Petroleumgas aus dem „Feuerbrunnen". Die Gesamtproduktion der Provinz gibt Hosie auf Grund eingehender Ermittlungen auf 280 000 Tonnen an, mit einem Werte von über 20 Millionen Mark.

Am Schlusse seines Berichtes fügt Hosie, der ohne Zweifel ein guter Kenner der Provinz ist, wie sein ungemein eingehender Bericht zeigt (Hosie hat 1883/84 eine längere Reise in Szetschuan gemacht und ist seit Herbst 1902 englischer Konsul für diese Provinz), einige abschließende Worte hinzu:

Ein großes Hindernis für diese reichste Provinz Chinas zu einer schnellen und glänzenden Entwicklung sei ihre

Abgelegenheit. Das wäre noch nicht schlimm, denn was bedeutet heutzutage Raum, aber es kommt noch hinzu die schwere Zugänglichkeit. Jeder denke natürlich sofort an den Jangtse, auch er habe, bis er die Schwierigkeiten selber gesehen habe, geglaubt, der Dampf werde ihrer Herr werden. Leider müsse er sich dem Urteil aller praktischen Seeleute anschließen, die ihr Urteil dahin abgegeben hätten, daß die Strecke von Itschang bis Wan Hsien nie für Handelsschifffahrt in Frage kommen kann. Doch von Wan Hsien bis zum Einfluß des Min in den Jangtse bei Hsü-tschou-Fu stehen der Schiffahrt keinerlei Hindernisse im Wege. (Vgl. hierzu: Asien 1905, Nr. 5, Artikel: Die Erschließung des oberen Jangtsegebietes.) Wie hoch die Kosten für die gefährliche Fahrt durch die Stromschnellen die Waren verteuern, möge aus einigen Beispielen hervorgehen: Ein Tsu Petroleum, der in Hankau 3,40 mexikan. Dollar kostet, muß in Tschun-king mit 10,30 mexikan. Doll. bezahlt werden, ein Tsu Zucker kostet 3,40 mexikan. Doll. gegenüber 0,60 in Schanghai. Bei solch hohen Frachten kann sowohl der Bewohner von Szetschuan seine Waren nicht mit Profit auf den Markt bringen und die fremden Waren, nach denen die dortigen Chinesen brennendes Verlangen haben, werden für sie unerschwinglich teuer. Hosie schließt seinen Bericht mit den Worten: „Dampfschiffahrt westlich Wan Hsien würde nur ein halbes Heilmittel sein; wir müssen anderswo nach einem vollwirksamen Heilmittel suchen."

Welches Heilmittel er meint, sagt er jedoch nicht. Aber die Lösung ist wohl gegeben in dem oben erwähnten Artikel: es kann nur eine Eisenbahn sein.

Asien im Monat September.

Während des verflossenen Monats hat England einen großen Erfolg aufzuweisen; seine afghanische Politik hat gegenüber der russischen einen mächtigen Schritt nach vorwärts gemacht. Während der junge Emir sich seit seiner 1901 erfolgten Thronbesteigung trotz alles Liebeswerbens hartnäckig geweigert hatte, einer Einladung des indischen Vizekönigs zu entsprechen, und während seine Hauptstadt von russischen Emissären wimmelte, hat er eine Anzahl der letzteren unlängst des Landes verwiesen und die englische Einladung angenommen. Für den Januar des nächsten Jahres ist ein Besuch beim britischen Vizekönig in Kalkutta feierlichst angesagt. Wenn damit auch die Schaukelpolitik, welche der listige Herrscher des vorderasiatischen „Pufferstaates" bisher mit Erfolg ausgeübt hat, noch nicht aufgegeben erscheint, so wird doch offenkundig, daß der englische Einfluß zurzeit in Afghanistan dominiert.

Es ist die natürliche Folge der russischen Zustände und der russischen Niederlage im Osten, daß das Zarenreich dem britischen Nebenbuhler eben an allen Ecken und Enden der asiatischen Interessensphären weichen muß. Zwar bringen die Blätter soeben Telegramme des Petersburger Korrespondenten des Daily Telegraph, nach denen eine englisch-russische Verständigung in der asiatischen Politik eingetreten sein soll. Eine solche Verständigung könnte aber heute lediglich den Rückzug Rußlands festlegen. Ein Abkommen, wie es in den besagten Tatarennachrichten verzeichnet steht, scheint nach der Lage der Dinge gänzlich unwahrscheinlich. Die Einigung soll zunächst sich auf Tibet erstrecken; England, heißt es, gibt die Vorteile auf, die es sich durch seinen vor nicht langer Zeit unternommenen erfolgreichen militärischen Zug nach Lhassa gesichert hatte, während Rußland dem Dalailama keinen Schutz mehr gewährt. Es ist geradezu erstaunlich, daß unsere ernsthaften großen Tageblätter diese Telegramme aufgenommen oder ohne Kommentar wiedergegeben haben. Von einem russischen Einfluß in Tibet ist seit der englischen Expedition und der Flucht des Dalailamas überhaupt keine Rede mehr; England hält fest seine Hand auf Tibet, und der einzige Machthaber, der dort die Wage halten kann, ist der Kaiser von China bzw. sein Amban. Es ist bekannt, daß die englische Politik in Tibet nicht den dauernden Erfolg zu verzeichnen hatte, der ihr nach der Expedition des Obersten Younghusband beschieden schien. Aber nicht Rußland hat diesen Erfolg bestritten; der Dalailama ist bekanntlich entflohen und heute noch nicht wieder in die alte Position eingesetzt. Wie käme also England dazu, sich mit Rußland überhaupt über Tibet zu verständigen? Der Weg von Sibirien nach Tibet ist ein so unglaublich weiter und schwieriger, daß selbst der Übergang über das Himalajagebirge von Indien her dagegen leicht und bequem genannt werden kann. Gegen das russische Vordringen ins innerste Asien ist England schon durch die natürliche Barre des Hochlandes geschützt; dehnt sich doch zwischen dem Baikalsee und Lhassa ein fast unzugängliches Fels- und Gebirgsdefilee von nahezu 1600 Werst Breite.

Es ist auch nicht zu erwarten, daß, wie der Daily Telegraph sagt, Rußland nunmehr über die anderen Bezirke der asiatischen Politik sich mit England einigen würde. England schreitet eben vorwärts, und zwar auf Kosten Rußlands mit entschiedenem Erfolge. Eine Stätte solchen Erfolges ist zurzeit in Persien aufgetan. Die Nachrichten über die inneren Bewegungen, welche das Reich des Schah zurzeit erfährt, lauten einigermaßen widersprechend. Richtig dürfte die folgende Darstellung sein: Der Schah selbst ist ein schwacher, wenig energischer Herrscher. Er hatte bis vor kurzem einen der Prinzen seines Hauses zum Großvezier eingesetzt. Dieser Prinz hielt es für seine Aufgabe, die Ebbe der kaiserlichen Kasse in etwas gewaltsamer Weise aufzufüllen. Selbst hab- und herrschgierig, etablierte er ein System ausgedehnter Erpressungen. Er erhob insbesondere von den Händlern mit Nahrungsmitteln, Schlächtern und dergleichen unverhältnismäßig hohe Auflagen. Die Folge war Unzufriedenheit im ganzen Lande, die durch die alsbald eintretende Teuerung, insbesondere in der Hauptstadt Teheran, große Dimensionen gewann. Es erschien zunächst eine Deputation der Geistlichkeit beim Schah und forderte die Entlassung des Großveziers. Sie ward zurückgewiesen. Als sich die Unzufriedenen nunmehr zusammenrotteten, kam es zu Straßenkämpfen, und bei einem dieser Kämpfe wurde ein sehr hochstehender Mollah (Hoher-Priester) erschlagen. Mit den blutigen Kleidern dieses geistigen Würdenträgers rückte nunmehr die empörte, zu vielen Tausenden angewachsene Menge vor die — englische Gesandtschaft. Vom englischen Gesandten, dessen Energie bekannt und dessen Einfluß in Teheran gefürchtet war, forderte man Hilfe zu gunsten des bedrängten Volkes, und — der englische Diplomat besann sich keinen Augenblick. Mr. Grant Duff begab sich, gefolgt von unabsehbaren

Scharen des Volkes, alsbald nach der Burg der Könige und forderte namens seiner Auftraggeber Genugtuung für das Volk gegenüber den angeklagten Würdenträgern. Der Schah gab nach; der Großvezier fiel, und ein neuer Prinz des königlichen Hauses trat an seine Stelle. — Für uns Deutsche scheint bei dieser Gelegenheit die Betrachtung sehr lehrreich, mit welcher Unbedenklichkeit und Rücksichtslosigkeit der Gesandte einer fremden Macht in die innerpolitischen Verhältnisse des Landes eingegriffen hat. Man denke sich einen deutschen Gesandten in ähnlicher Lage; niemand zweifelt daran, daß er in korrekter Haltung jede Intervention mit dem Hinweise abgelehnt haben würde, daß er nur mit den Geschäften der Gesandtschaft betraut und vom Staatssekretär des Äußeren zu einem solchen Vorgehen „zurzeit nicht ermächtigt“ sei.

Der neue Vezir suchte eine gewisse Popularität dadurch zu erwerben, daß er den Schah bewog, eine Verfassung zu proklamieren. Der Zweck dieser Maßregel war allerdings in der Hauptsache ein finanzpolitischer; man hoffte, durch Verwandlung des Landes in einen modernen Verfassungsstaat, Kredit im Auslande zu erlangen und so der pekuniären Misere ein Ende zu bereiten. Der Schah hat sich zu der Proklamation nur sehr schwer entschlossen; er soll reichliche Tränen vergossen haben, ehe er seinen Namen unter den Ferman setzte!

Was nun die neue persische Verfassung angeht, so muß man sie, selbst wie sie im Entwurfe heute vorliegt, nicht überschätzen. Eine Art Generalstaaten soll einberufen werden. Sie setzen sich zusammen aus einer Anzahl der hierzu berufenen Prinzen des königlichen Hauses, aus einer Abordnung der Chadscharen, das ist des Turkmenenstammes, welchem die persische Dynastie entsprossen ist, aus einer Gruppe von Mollahs, einer solchen von Kaufleuten, von Zünften und einer letzten der „gebildeten Stände“. Was darunter verstanden werden soll, ist in dem Dokument nicht zum Ausdruck gebracht. Dieses Parlament soll indessen nur jeweilig nach dem Willen des Herrschers existieren; es wird nach Bedarf berufen. Seine Beschlüsse haben nichts weniger als imperative Kraft. Schon das Veto des Großveziers vermag sie zu annullieren.

Die Aufnahme, die der Entwurf im Lande fand, war eine sehr frostige, ja stellenweise eine feindliche. In Teheran riß man enttäuscht die Plakate von den Wänden, die Geistlichkeit und die Kaufmannsgilden protestierten in besonderen Versammlungen; man protestierte insbesondere durch Schließung sämtlicher Bazare, und 25 Führer der Stände erschienen wiederum beim — englischen Gesandten, um gegen die Unzulänglichkeit des Vorschlages Protest zu erheben.

Der Erfolg der Maßregel ist also bisher durchaus nicht der erwartete; insbesondere hat sich der Kredit des Landes dadurch nicht im mindesten gehoben; gewachsen, ja gewaltig zugenommen hat lediglich das Ansehen Englands.

England ist sich bewußt, daß ihm bei diesem neuen Vorstoß in Vorderasien neben dem zurzeit ohnmächtigen Rußland andere Gegner erwachsen können. Es ist eifrig bestrebt, die neuen Errungenschaften auszunutzen; eine neue englische Dampferlinie im Persischen Golf soll insbesondere der deutschen Linie Konkurrenz machen. Des Vorschlages der englischen Presse, daß das Südende der Bagdadbahn unter englische Kontrolle zu stellen sei, habe ich schon in der vorigen Übersicht Erwähnung getan. Man wendet sich mit seiner Eifersucht insbesondere gegen Deutschland. Die englische Presse weist mit einer gewissen Beflissenheit darauf hin, daß Deutschland seine persischen Interessen plötzlich mit mehr Sorgfalt pflege als bisher. So sei man neuerdings von der Gewohnheit, „unfähige und verarmte Adlige auf den Gesandtenposten zweiter und dritter Klasse zu verwenden,“ abgewichen, und habe einen bürgerlichen Beamten als Gesandten nach Teheran geschickt, dem der Ruf ungemeiner Tüchtigkeit vorangehe. Auch behauptet die englische Presse, daß in Deutschland eine persische Anleihe verhandelt werde, und an die nominelle Straßenkonzession, die einer deutschen Gesellschaft für die Strecke Khanikin—Teheran erteilt ist, werden die abenteuerlichsten Kombinationen geknüpft.

Man könnte in dieser an allen Orten hervortretenden Eifersucht Englands ein Zeichen der Schwäche erblicken, zumal da die deutsche Asienpolitik sich überhaupt in sehr bescheidenen Grenzen halten muß. Freilich, es läßt sich nicht leugnen, daß ihr überall in erster Linie der Einfluß Englands und seiner Verbündeten entgegentritt. Deutlich wird dies beispielsweise gegenwärtig in Siam, wo mit Englands offensichtlicher Unterstützung der japanische Einfluß auf Kosten Deutschlands sich auszudehnen sucht. Den Einflüsterungen und dem Zureden der englischen Vertreter ist es gelungen, den siamesischen Oberfeldherrn, einen königlichen Prinzen, zu einem Besuch in Japan zu bewegen. Siamesische Kadetten sind in ganzen Trupps nach Japan befördert worden; in Siam treten insbesondere auch japanische Erzieherinnen auf, und schon hört man in diesem bisher sehr wesentlich unter deutschem Einfluß stehenden Lande von der Verwandtschaft der asiatischen Nationen reden. Eine neue japanische Dampferlinie ist als Konkurrenz für die Linie des Norddeutschen Lloyd zwischen Hongkong und Bangkok eingerichtet. Es kommt hinzu, daß Mitte des nächsten Monats voraussichtlich das erste Schiff einer neuen französischen Linie den Hafen von Singapore verlassen wird, um die regelmäßige Verbindung nach Bangkok zu beginnen. Übrigens steht zu erwarten, daß alle diese Bestrebungen die überragende Stellung Deutschlands in Siam nicht werden beseitigen können. Unsere Leistungen werden von den Siamesen von jeher rückhaltlos anerkannt, das Verhältnis zur Regierung und Bevölkerung ist ein vorzügliches, und der Vorsprung, den wir vor den anderen Nationen haben, kaum noch einzuholen.

Übrigens soll es nicht unbemerkt bleiben, daß zurzeit Klagen aus unserer ostasiatischen Kolonie, aus Kiautschou, kommen. Wenn Blätter von der Bedeutung des Ostasiatischen Lloyd sich zum Sprachrohr solcher Klagen machen, so sollte man an den offiziellen Stellen Notiz davon nehmen. Es heißt da, daß die Zolleinnahmen und der Verkehr von Tsingtau nach Schantung zwar wüchse, der Kolonie aber nicht zugute käme; das deutsche Einfuhrgeschäft sei fast zum Stillstand gekommen. In der Ausfuhr blühe zwar noch der Handel mit Strohborten, aber auch er leide unter dem ziemlich allgemeinen Geldmangel. Das Platzgeschäft sei außerordentlich gering, zahlreiche Wohnungen ständen leer; trotz dessen würden, zum Teil aus Reichsmitteln, neue Häuser gebaut. Die Regierung habe ungeheure öffentliche Anlagen gemacht, deren Last später von der Gemeinde getragen werden müsse, die hierfür nicht stark genug sei. Manche dieser Einrichtungen würde falsch verwaltet, so seien die Schlachthausgebühren so hoch, daß das öffentliche Schlachthaus von Tsingtau gegen die Konkurrenz der chinesischen Schlächter der Nachbarplätze gar nicht aufkommen könne. Tsingtau sei ein sehr schöner Ort, aber es sei gegenwärtig der teuerste

Platz an der ganzen chinesischen Küste! Es will uns scheinen, als ob bei diesen Klagen mancherlei Übertreibungen unterliefen. Nützlich wäre es, wenn dem gegenüber von berufener Seite eine Zurückführung auf das richtige Maß erfolgte.

Unser Verhältnis zu den chinesischen Machthabern erscheint unterdessen trotz immer sich wiederholender Ausstreuungen unserer Konkurrenten ein gutes. Freilich leiden auch wir, wie alle Nationen, in China unter dem Wachstum des japanischen Einflusses. Wenn auch unsere wirtschaftlichen Unternehmungen in Schantung ein gewisses Gedeihen zeigen, — so hat neuerdings die Schantung-Bergbaugesellschaft eine große Kohlenwäsche fertiggestellt, deren Erzeugnisse im August zum erstenmal auf den Markt kommen sollten; so ist in Fangtse eine Briketfabrik neu gegründet worden — und auch die chinesische Regierung unseren Bestrebungen zur Konsolidierung der Wirtschaft in unserer Einflußsphäre dankenswert entgegenkommt, so ist doch beispielsweise von einer Inanspruchnahme des militärischen Vorbildes deutscher Instrukteure und dergleichen kaum noch die Rede. In Poatingfu im benachbarten Tschili ist beispielsweise neuerdings eine Kriegsschule für Mandschus errichtet worden: lediglich japanische Instrukteure sind dafür einberufen und angestellt worden. Japanischer Einfluß tritt insbesondere denjenigen Stellen und Personen entgegen, deren Einfluß in China auf sichtbare Erfolge zurückzuführen ist. So bemüht man sich neuerdings, gegen den greisen Generaldirektor Sir Robert Hart Stimmung zu machen. Es ist den Japanern auch gelungen, die Einsetzung eines Zentralzollbureaus in Peking durchzusetzen, dessen Einfluß offenbar denjenigen des englischen Zolldirektors ablösen soll. Den Ausgangspunkt nahm die japanische Agitation gegen Sir Robert Hart von seinem Vorgehen in der Angelegenheit der Regulierung des Hoangho. Der Generalzolldirektor hat nämlich vor einiger Zeit einen hervorragendenSachverständigen, Kapitän Tyler, mit Studien über den Hoangho beauftragt. Der Tylersche Bericht hat ergeben, daß der Hoangho, bisher bekanntlich „Chinas Kummer“, sehr wohl zu bändigen sei, und zwar unter Aufwendung kaum größerer Mittel als derjenigen, mit denen jetzt für Bekämpfung der alljährlichen Überflutungen — die Taschen der Mandarinen ausgefüllt werden.

Wenn es richtig ist, daß Yuan-Shi-Kai nach Peking berufen sei und dort gleichzeitig zum Ministerpräsidenten und zum Oberfeldherrn der zu schaffenden einheitlichen chinesischen Armee ernannt werden soll, dann ist allerdings vorauszusetzen, daß die antijapanische Stimmung, die in gewissen Kreisen sehr lebhaft ist, wieder neue Nahrung gewinnt. China widerstrebt Japan vor allen Dingen in der mandschurischen Frage. Beispielsweise wird durch die Verträge bestimmt, daß Japan und China die südmandschurische Bahn gemeinsam betreiben sollten. Diese Bestimmung wird bisher von China hartnäckig ignoriert; es scheint auch, daß der japanische Prinz Su, der soeben den vielbemerkten Besuch in Peking gemacht hat, nicht sehr erbaut von der chinesischen Freundschaft ist. Er scheint im chinesischen Norden ein neues Vordringen Rußlands mit Unterstützung Chinas festgestellt zu haben, und nach japanischen Preßberichten hat er sich nach seiner Rückkehr nach Tokio dahin ausgesprochen, China solle sich hüten; es könne leicht sein, daß es Japans Sympathie und Beistand verlöre.

Es ist unstreitig, daß das Selbständigkeitsgefühl der Chinesen von Tag zu Tag wächst, daß China mehr und mehr von dem Grundsatze abzuweichen sich anschickt, der in den zurückliegenden Zeiten der Angelpunkt seiner Politik war: „Wer fest auf dem Sinn beharrt, der bildet sich die Welt!“ Daß sich dieses Selbständigkeitsgefühl auf Kosten aller ostasiatischen Konkurrenten geltend macht, liegt in der Natur der Sache. Freundschaft ist, wenn in der Politik überhaupt, so auch in der ostasiatischen Politik nicht zu halten; die Sympathien gewisser Bevölkerungsschichten sind weniger wert, als man im allgemeinen anzunehmen geneigt ist. Wir Deutsche sind am ehesten dazu bereit, dergleichen Imponderabilien, sehr zu unserem Nachteile, in die politischen Rechenexempel einzuschalten. Beispielsweise haben wir uns gewiß gefreut, daß unser Landsmann Meckel und seine Leistungen in Japan eine so hohe Anerkennung gefunden haben, und daß man bei seinem leider im Laufe des Sommers erfolgten Tode sein Andenken in Tokio durch geradezu großartige Feierlichkeiten geehrt hat. Daraus aber zu schließen, daß die deutsche Politik aus solcher Gesinnung wesentliche Vorteile ziehen könnte, ist naiv. Japan geht den Entwickelungsgang, in den es mit seiner Modernisierung eingetreten ist, unentwegt weiter: selbstverständlich auf Kosten des europäischen Einflusses im Osten. Daß und warum dieses Vorgehen kein sprungweises, sondern ein verhältnismäßig langsames wird sein müssen, haben wir wiederholt auseinandergesetzt. Der Konflikt zwischen Japan und Rußland ist durch den letzten Krieg keineswegs ausgetragen, sondern nur latent geworden und zum Stillstand gekommen. Beide Teile bedürfen der Ruhe; Japan nicht weniger als das von inneren Stürmen zerrissene Zarenreich. Japan wird noch lange mit den pekuniären Folgen des Krieges zu schaffen haben. Zurzeit ist es bemüht, eine Kriegsanleihe in Höhe von 22 Millionen Pfund Sterling, die es bekanntlich zu 6% hat aufnehmen müssen, in eine solche von 25 Millionen Pfund zu 4% bei dreißigjähriger Rückzahlung umzuwandeln. Zahlreiche Steuerprojekte, so dasjenige der aus Europa übernommenen Wehrsteuer, beschäftigen seine Regierung, und während die neuesten Berichte der russischen Agrikulturgesellschaft auf den angeblich vorzüglichen und dem russischen weit überlegenen Stand der japanischen Landwirtschaft hinweisen, die eine Agrarfrage nicht kenne, ist man sich in Tokio bewußt, daß es um die wirtschaftliche Entwickelung des Landes im gegenwärtigen Augenblicke recht schlecht bestellt ist, und daß weiterhin die üble Lage der allzu rasch entwickelten Industrie zurzeit von einem blühenden Stande der Landwirtschaft keineswegs wettgemacht wird.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Das persische Chanat Talisch.

Der persische Bezirk Talisch, welcher eine Fortsetzung des russischen Kreises Lenkoran vom Gouvernement Baku bildet, gehört zu der Provinz Gilan und wird von zwei Chanen, Amid-ud Saltane und Nasretulla, regiert.

Die geringe Entfernung der Küste von den Bergen gewährt in diesem Chanat einer Menge von Flüssen und Flüßchen die Möglichkeit, ohne auszutrocknen bis an das Meer zu fließen, in dessen Nähe sich durch den von diesen Flüssen mitgebrachten Schlamm ein niedriger Küstenstrich mit dem fruchtbarsten Boden gebildet hat. Verschiedene nicht bis an das Meer gelangende Wasserläufe, die sich auf der Ebene verlaufen, bilden Moräste oder seichte Landseen, persisch „Murdab“, d. h. tote Wasser, genannt.

Das Elbursgebirge entsendet durch Talisch und die anschließenden Küstenstriche eine Menge Gebirgszweige, die immer niedriger werden und an einzelnen Stellen fast an die Meeresküste reichen. Die Gebirgszweige sind mit einer reichen Vegetation bedeckt und tragen dichte, üppige Urwälder mit den verschiedensten wertvollen Bäumen. Nach der von der persischen Regierung einem Großholzhändler Kussis verliehenen Konzession ist derselbe verpflichtet, für das ausschließliche Recht der Ausfuhr von Holz zwischen Astrabad und Astara der Regierung etwa 20000 Toman (à 7,1 Mk.) jährlich zu bezahlen. Kussis hat nun seinerseits eine Zolltaxe für Holzprodukte, welche von anderen Holzhändlern, denen der Holzschlag nicht verwehrt ist, zur See ausgeführt werden, festgesetzt.

Das Klima in den Bergen ist gesund, in den Niederungen verursachen dagegen die Ausdünstungen der Moräste, hauptsächlich im Sommer und Herbst, hartnäckige Wechselfieber, und das in flachen Tümpeln sich ansammelnde Wasser, welches die Einwohner trinken, heftige Darmkrankheiten. Diese Krankheiten werden von den Niederungen in die Berggegenden verschleppt. Die Cholera-Epidemien von 1856 und 1904 trafen hart den ganzen Norden Persiens, mit Ausnahme des Talischgebiets. Der Grund dafür liegt darin, daß im Frühling die Einwohner von Talisch gewöhnlich in die kühleren Berge zum Wohnen hinaufziehen und erst im Spätherbst wieder ins Tal zum Winteraufenthalt zurückkehren. Im Sommer bleibt daher in den Niederungen des Talischgebiets nur eine sehr geringe Anzahl von Ackerbauern, hauptsächlich zur Bearbeitung der Reisfelder. Nach der Ernte kehren auch die Ackerbauer wieder zurück in die Berge, so daß die Dörfer und Ansiedelungen im Tal ganz ohne Einwohner bleiben. Das Übersiedeln in die Berggegend wird auch noch durch den Umstand bedingt, daß im Sommer in den Niederungen ungeheure Mengen von Mücken und Fliegen auftreten, welche die Menschen des Schlafes berauben.

Das Talischgebiet ist in ganz Persien durch seine landwirtschaftlichen Produkte bekannt. Der hier gebaute Reis gilt als der beste und teuerste in ganz Persien, und die Seidenraupen-Kokons aus Talisch übertreffen nach Angabe der Armenier in jeder Hinsicht die Kokons aus dem übrigen Gilan.

Die Bewohner des Talischgebietes betreiben vorzugsweise den Anbau von Reis, Mais und Tabak, sie besitzen Maulbeerbaumgärten und beschäftigen sich vielfach mit Seidenraupenzucht. Die Kokons verkaufen sie an die armenischen Kaufleute. Auch Bienenzucht ist hier sehr verbreitet.

Unter den häuslichen Beschäftigungen der Einwohner verdient besondere Beachtung das Weben außerordentlich schöner buntfarbiger Seidenstreifen in der Breite von nicht mehr als 25 cm und das Flechten von festen und sehr schönen Matten aus Rohr, aus welchem auch Körbe gefertigt werden.

Die eingeborenen Einwohner des Landes kennen keine andere Reise als zu Pferde, und es werden in den Bergen auch Warenballen nicht anders als auf Saumtieren transportiert.

Die hier in unbedeutender Zahl lebenden russischen Untertanen (hauptsächlich Armenier) beschäftigen sich mit Kleinhandel, dem Aufkaufen von Reis, mit Fischfang und Holzhandel, mit Wildschweinjagd und in letzter Zeit mit dem Aufkaufen von Kokons. Die Armenier im Talischgebiet verstehen es ausgezeichnet, sich die Gunst der regierenden Chane zunutze zu machen.

Hinsichtlich etwaiger Erzreichtümer ist bis in die letzte Zeit diese Gegend überhaupt noch von keinerlei ausländischen Unternehmern Untersuchungen oder Nachforschungen unterworfen worden. Diese Erscheinung erklärt sich dadurch, daß selbst die Perser das Talischgebiet als eine äußerst weit abgelegene, schwer zu erreichende, von kriegerischen Bergvölkern bewohnte und daher für Fremde nicht ohne Lebensgefahr zu betretende Gegend schildern. Indessen entspricht diese Schilderung nicht der Wirklichkeit. An der Küste zieht sich eine gute Fahrstraße hin, welche mit Ausschluß besonders regnerischer Tage vollkommen geeignet ist für jeglichen Verkehr. Bei dem wohlwollenden Verhalten der Chane gegenüber ausländischen Unternehmern würde ferner die Ruhe und Sicherheit der letzteren trotz des kriegerischen Sinnes der Einwohner gewiß gewahrt bleiben.

In dem der Provinz Aserbeidschan benachbarten Talischkreise am Ufer des Bergflusses Kergari-Rud, zehn Werst von der Meeresküste entfernt, in der Nähe der Ansiedelung Otax, der Residenz des Chan Amid-ud Saltane, wurde vor einiger Zeit ein Stück Kupfererz gefunden, welches einen sehr großen Prozentsatz gediegenes Kupfer enthielt. Der Chan Amid und seine Söhne behaupten, daß ähnliche Erzstücke in ihren Ländereien vielfach zu finden wären, vorzüglich aber in dem von Kergari-Rud und dessen Nebenflüssen durchströmten Landstrich, welcher sich in das Innere des Landes ungefähr 40 Werst vom Meeresufer erstreckt. Amid-ud Saltane behauptet auch, daß in seinen Besitzungen überhaupt reiche Lagerstätten von Kupfererz an einzelnen Stellen offen an der Oberfläche der Erde zutage treten, und zum Teil auch in der Nähe des Meeresufers und namentlich dort vorkämen, wo die Zweiggebirge fast unmittelbar bis an das Kaspische Meer sich erstrecken. Der Chan ist angeblich gern bereit, Personen, welche von der persischen Regierung zu Schürfungen im Talischgebiet

bevollmächtigt sind, nicht nur bewaffneten Schutz und gastliche Aufnahme zu gewähren, sondern ihnen auch durch Angabe der Gegenden, die besonders reich sind an Lagerstätten, sowie bei der Anlage der für eine regelrechte Organisation der Ausbeute der mineralischen Reichtümer erforderlichen Verkehrswege, persönliche Unterstützung angedeihen zu lassen.

Die Kosten der Produktion von Kupfer im Talischbezirk würden bei dem billigen, reichlich vorhandenen Brennholz einen sehr bescheidenen Geldbetrag pro Pud ausmachen. Hierzu kommt noch, daß das nördliche Persien nach den Untersuchungen und Ansichten ausländischer Bergingenieure eine Menge reicher Steinkohlenlagerstätten besitzt. Der Vorrat an hydraulischer Kraft in den schnell dahinströmenden Bergflüssen würde auch die Anwendung der elektrischen Kraft in weitestem Umfange gestatten.

Die Aufwendungen endlich bei Organisierung der Kupferindustrie in dem an Rußland grenzenden Talischbezirk würden im Vergleich zu ähnlichen Unternehmen im Kara-Dagh wegen der ohne Zweifel bequemen Lage und anderer günstiger Umstände sehr gering sein. Es darf auch nicht vergessen werden, daß die reichen und mannigfaltigen Erzlager in der Provinz Aserbeidschan (Kara-Dagh) bisher nur wegen Mangels an Heizmaterial zum Ausschmelzen der Erze unberührt geblieben sind, da die früher reichen Waldungen dieser Gegend schon alle vernichtet sind, während im Talischbezirk die Wälder noch in ihrem vollen Reichtum erhalten sind. Außerdem wäre die Entstehung der Kupferindustrie im Kara-Dagh-Rayon nur unter der Bedingung der Erbauung einer Eisenbahnlinie möglich, welche die genannte Gegend mit den Naphthalagerstätten von Baku in Verbindung setzen würde. Hinsichtlich der Verkehrswege ist dagegen der Talischbezirk, wie oben gezeigt wurde, im Vergleich zum Kara-Dagh-Rayon in weitaus günstigerer Lage, die durch den in Angriff genommenen Bau des Hafens von Enseli noch bedeutend gebessert wird.

Türkische Baumwollkultur und Baumwollenindustrie.

Baumwolle wird in den mazedonischen Gebieten von Serres, Angista und Kallamaria in größerem Maße gebaut. Die Ernte, die im Oktober laufenden Jahres eingebracht werden soll, verspricht infolge der Trockenheit nicht sehr günstig zu werden. Außerdem sind mehrere, für den Anbau der Baumwolle wichtige Gegenden in diesem Jahre von Überschwemmungen heimgesucht worden. Ein Import von Baumwolle aus Anatolien (Smyrna, Adana) steht bevor. Man verspricht sich übrigens nach der geplanten Erhöhung der Einfuhrzölle einen neuen Aufschwung der türkischen Baumwollproduktion.

Die rohe Baumwolle wird nur wenig exportiert, und zwar nach der Schweiz über Triest. Der größte Teil der Ernte wird jedoch im Inland verarbeitet. Spinnereien bestehen in Niausta, Vodena, Karaféria und Salonich. Auch das fertige Garn verbleibt im Inlande, genügt aber nicht dem Bedarfe, so daß ein ziemlich großer und regelmäßiger Import an Garnen aus Großbritannien, Italien und Österreich stattfindet.

Zollfreiheit für Düngemittel in Cypern.

Gemäß einer Ratsverordnung vom 1. August 1906 genießen von demselben Tage ab Dünger und Düngemittel, Guano, Knochenmehl sowie alle chemischen Düngemittel und Zubereitungen für Düngungszwecke bei der Einfuhr nach Cypern Zollfreiheit.

Russisches Asien.

Die Verkehrswege im nordöstlichen Sibirien.

Die sibirische Eisenbahn hat ohne Zweifel zur Entwicklung der Industrie und des Handels in Sibirien beigetragen. Seit der Eröffnung des Verkehrs auf dieser Bahn ist in Westsibirien die Butterfabrikation entstanden und aufgeblüht. Die sibirische Butter hat seitdem eine feste Basis sogar auf dem europäischen Markt erobert. Der Fischfang Sibiriens, die Jagd auf Tiere mit kostbarem Pelzwerk und zum Teil auch die Gewinnung von verschiedenen Erzen haben sich belebt. Die reichen Getreidebau treibenden Bezirke von Bisk, Barnaul, Minussinsk und andere mehr haben die Möglichkeit des Absatzes und eines schnellen Umtausches ihrer Produkte auf den Märkten im Innern Rußlands gewonnen.

Trotz alledem kann man die Erfolge der sibirischen Eisenbahn bisher doch nur als teilweise bezeichnen. Sibirien umfaßt über 20 Millionen Quadratwerst oder 1 Milliarde 280 Millionen Dessätinen Land. Der Strich Landes, der von der sibirischen Eisenbahn berührt wird, kann jedoch kaum 1 Million Quadratwerst betragen. Und von dieser Fläche besteht noch ein beträchtlicher Teil aus wilden, vollständig unkultivierten Gegenden.

Es wäre für Sibirien von großer Wichtigkeit, wenn Zufuhrbahnen nach diesen Gegenden geschaffen würden. Und nicht allein diese Zufuhrbahnen, sondern auch in die ferner gelegenen Gebiete, insbesondere ins ganze nordöstliche Sibirien, müßten Land- und Wasserstraßen angelegt werden. Größere Verkehrswege in dem Gebiete Jakutsk kennt man seit alters her nicht. Nur Reitwege und primitive Saumtierpfade gibt es dort. Der ganze Verkehr beschränkt sich hauptsächlich auf den Fluß Lena, auf dem im Sommer Dampfer verkehren, auch Postdampferverkehr ist erst vor nicht langer Zeit eingerichtet worden. Der Dampferverkehr auf der Lena diente erst nur einem speziellen Zwecke, dem Transport von Waren und Gütern nach den Goldminen. Im Winter vollzieht sich der Verkehr auf Schlitten auf dem Eise der Lena. Jakutsk, das einen ganz bedeutenden Umfang hat, verfügt über sehr große Reichtümer. Hier gibt es eine Menge von Tieren mit kostbaren Fellen, Wild, Fische und ganz beträchtliche mineralische Lagerstätten. Die Bevölkerung dagegen ist dort verschwindend gering und legt keinen Unternehmungsgeist an den Tag. Die Herstellung guter Wege und eine bequeme Verbindung auf den Flüssen in der kurzen Zeit ihrer Schiffbarkeit wäre daher in erster Linie erforderlich. Die Verbindung des Gebietes Jakutsk mit dem Gouvernement Jenisseisk wird noch mittels Schleppkähne von der Lena auf der Angara unterhalten; es ist hier jedoch nur ein Weg vorhanden, auf dem man nur im Winter bequem von Ust-Kutskoje nach Ilimskoje und von dort nach der Angara bis Mamyr fahren kann. Dieses ist also der kürzeste Weg für den Transport von Waren aus dem europäischen Rußland und Westsibirien nach dem Gebiet Jakutsk. Gegenwärtig jedoch gehen die Waren zum größten Teil dorthin auf einem sehr bedeutenden Umwege über Irkutsk und Katschuga und sogar Tyret und Shigalowa, von wo die Waren gewöhnlich erst im

Frühling auf der Lena weitergeflößt werden. Die Hauptnebenflüsse der Lena, Witim und Aldan, sind bisher durch keinerlei Wege mit den Gegenden der anderen Flußsysteme verbunden, und zwar der erstere in seinem ganzen unteren Lauf nach dem Baikalsee und in seinem oberen Teil nach der Schilka im Transbaikalgebiet, der andere in seinem unteren Teile über das Stanowyigebirge nach dem Ochotskischen Meer und im oberen Teil durch den Utschur nach dem Amurgebiet. Über den Weg nach Ajan von dem Aldan und Mai ist schon vielfach geschrieben worden; es hat sich bestätigt, daß die Vergrößerung der Dampferfahrten von Ochotsk nach Ajan von keiner Bedeutung sein würde, so lange nicht ein Weg von Ajan nach Nelkan hergestellt ist.

Man ersieht hieraus, welche große Bedeutung die Herstellung von Verkehrswegen im Gebiete Jakutsk hat, ein Gebiet, das nicht nur selbst sich als ein reiches, von der Kultur noch unberührtes Land darstellt, sondern auch noch eng mit Kamtschatka verbunden ist.

(Torg. Prom. Gaz.)

Neue Naphthaquellen im Ural.

In einer Entfernung von 18 Werst von der Stadt Sterlitamak am oberen Lauf des Flusses Bjelaja im Gouvernement Ufa hat man das Hervortreten von Naphtha beobachtet. Ein Geologe des Bergressorts hat im Jahre 1905 Schürfungen vorgenommen. Auch fünf Werst von der Ansiedelung Burantschinsk ist das Vorhandensein von Naphtha festgestellt worden. Im Laufe des Sommers beabsichtigte man, durch Bohrungen die reichsten Stellen festzustellen, um die geeignetsten von diesen für die Tiefbohrung zu wählen.

Förderung des Handels Russlands mit Persien.

Vor ungefähr drei Jahren ging zur Verbesserung der russischen Handelsbeziehungen zu den südpersischen Hafenplätzen und überhaupt zu den südpersischen Provinzen eine Expedition unter Führung des Fürsten Amatuni ab. Nach der Rückkehr der Expedition nach Rußland trat bald eine Belebung in den russisch-persischen Handelsbeziehungen zutage. Aus den südlichen Provinzen Persiens, aus Schiras, Bassorah, Bagdad und anderen Gegenden liefen Bestellungen auf russische Waren im Betrage von über $1^1/_2$ Millionen Rubel ein. Kürzlich ist die Expedition unter dem Fürsten Amatuni von ihrer zweiten Reise aus Persien, wohin sie im Herbst vorigen Jahres ging, nach St. Petersburg zurückgekehrt. An dieser zweiten Reise hat die Expedition alle Hafenplätze des Persischen Meerbusens und die anstoßenden Provinzen, Mesopotamien, sowie die Gegend bis Bender-Abbas, welche bisher von keinem russischen Reisenden erforscht worden ist, besucht, wobei Handel und Gewerbe usw. einer eingehenden Untersuchung unterzogen wurden. In vielen Stellen hatte die Expedition Mißverständnisse, die zwischen russischen und persischen Kaufleuten entstanden waren, beizulegen; es wurden gegen zwanzig derartiger Streitfragen erledigt. Unter anderem gelang es der Expedition, eine bedeutende Partie Tee, welche von russischen Kaufleuten nach Kerman versandt worden war, zu realisieren. Während des Aufenthalts der Expedition an der Küste des Persischen Meerbusens liefen viele Bestellungen auf russische Waren ein. Der Führer der Expedition, Fürst Amatuni, ist der Meinung, daß Rußland mit Südpersien dauernd nur Tauschhandel unterhalten könne. Ein Tauschhandel sei aber im gegebenen Falle nur dann möglich, wenn die Regierung den persischen Erzeugnissen bei ihrem Auftreten auf dem russischen Markt Vergünstigungen gewährte, und dürfte die Zukunft des russisch-persischen Handels hauptsächlich hiervon abhängen. Außerdem wäre es nach Ansicht des Fürsten sehr wünschenswert, sogar direkt notwendig, in Rußland eine Handelsgesellschaft für den Verkehr mit den persischen Märkten zu gründen, eine Gesellschaft, die nach Persien russische Waren auf den Markt bringen und von dort Rohmaterialien, wie Reis, getrocknete Früchte, Baumwolle usw., einführen könnte. Viele große russische Handelsfirmen seien schon auf denselben Gedanken gekommen, und die Gesellschaft sei in der Entstehung begriffen. Die russischen Konsuln in Persien seien übrigens mit Geschäften und Arbeiten rein politischen, diplomatischen Charakters derart überhäuft, daß sie nicht imstande wären, den russischen Handel im Nachbarland zu fördern. Es müssen daher nach Ansicht des Fürsten in Persien an einzelnen Stellen noch besondere Organe zur Förderung der russischen Handelsbeziehungen geschaffen werden.

Zollbehandlung russischer Rauchwaren asiatischer Herkunft.

Der Finanzminister hat unterm 17. Juli d. J. dem dirigierenden Senat mitgeteilt, daß er für notwendig erachtet hat, Rauchwaren asiatischer Herkunft jeder Art von der pflichtmäßigen Verbleibung bei ihrer Ablassung aus den Zollanstalten zu befreien.

(Russische Gesetzsammlung.)

Indien und Australasien.

Parakautschuk in Südasien.

Aus Palembang schreibt uns unser Mitarbeiter, Herr G. Fischer, folgendes:

Bei der großen Ausbreitung des Verkehrs mit Automobilen und Fahrrad ist es sehr natürlich, daß in der ganzen Welt Umschau gehalten wird nach geeigneten Produktionsgebieten von Kautschuk, um den rapide steigenden Bedarf dieses Artikels zu decken; die natürlichen Bezugsquellen vermindern sich stetig. Die Ausbeute der wilden Kautschukbäume in Amerika, Afrika und Asien ist ausschließlich in Händen von Inländern, die durch ihre rohe Gewinnungsmethode immer mehr Bäume zum Absterben bringen. Hierin wird nie Veränderung kommen, da der Urwald Kommunalbesitz ist, und es gar nichts nutzen würde, wenn ein Eingeborener die Bäume schonend abzapft. Der Nächstkommende würde den Baum doch wieder bis zum Äußersten anzapfen. Es ist also ganz erklärlich, daß Raubbau getrieben wird. Bei der Unzugänglichkeit des Urwaldes für Europäer ist es zwecklos, irgend welche gesetzlichen Vorschriften zu geben, deren Nachlebung doch nicht kontrolliert werden kann; deshalb muß man sich mit der Tatsache abfinden, daß die Waldbestände von wilden Kautschukbäumen langsam, aber sicher ausgerottet werden. Erklärlich sind daher auch die energischen Anstrengungen, die in allen Teilen der Welt gemacht werden, um Kautschukbäume in geregelte Kultur zu bringen. Besonders die aus Brasilien stammende Hevea brasiliensis, die den besten Kautschuk der Welt, den Parakautschuk, liefert, wird viel angepflanzt. Eigentümlich ist es, daß ebenso wie früher ein anderer südamerikanischer

Baum „Chinchona", aus dessen Rinde das bekannte Chinin gewonnen wird, in Ostindien seine zweite Heimat gefunden hat, auch der Parakautschukbaum Hevea brasiliensis in Südasien seine besten Lebensbedingungen findet, und zwar der erste im Gebirge, der letzte in den Niederungen. Auf Ceylon, der Halbinsel Malakka, in Sumatra, Java und Borneo gedeiht der Baum vorzüglich und kann vom 5. oder 6. Jahre angezapft werden. Der Ertrag an Kautschuk ist sehr zufriedenstellend und schwankt bei 8—10jährigen Bäumen zwischen 1 kg und 4 kg pro Baum und pro Jahr.

Mit außerordentlicher Energie haben sich vor allem die Engländer auf die Kautschukkultur geworfen. Keine Woche geht vorbei, in der nicht einige englische Aktiengesellschaften geformt werden. Alle geeigneten Landstrecken in Ceylon und Malakka sind belegt, und eifrig sind Agenten englischer Kapitalisten bemüht, in Niederländisch-Indien die besten Stücke an sich zu reißen. Nächst dem englischen Kapital tritt auch Belgien in letzter Zeit in Sumatra aktiv auf.

Es ist aufrichtig zu bedauern, daß bisher deutsches Kapital sich nicht in höherem Maße bei der Kautschukkultur in Niederländisch-Indien interessiert hat. Daß die Belgen und vor allem die praktischen Engländer, die doch noch ausgedehnte Gebiete in Afrika zur Verfügung haben, Ostindien für Hevea-Kultur wählen, liefert den besten Beweis, daß hier die Bedingungen für ein gutes Gedeihen der Kultur am günstigsten sind, in Hinsicht auf das Wachstum der Bäume und Quantität und Güte des Produktes. Dazu kommt, daß die politischen Verhältnisse in den englischen und niederländischen Besitzungen Südasiens durchaus gut geregelt und Arbeiter in hinreichender Menge billig zu bekommen sind.

Die Fruchtbarkeit des Bodens vor allem in Sumatra macht es möglich, daß durch geeignete Zwischenkulturen der größte Teil der Kosten für Anpflanzung und Unterhalt gedeckt werden, so daß man nach fünf und sechs Jahren, wenn die Gewinnung des Kautschuks beginnt, die Bäume beinahe umsonst hat.

Baumwolle in Palembang.

Palembang, die ausgedehnte Residentschaft Süd-Sumatras, mit einer Bevölkerung von etwa 600000 Seelen, liefert eine vorzügliche Baumwolle. In der weiten Tiefebene, vor allem in den Überschwemmungsgebieten der großen Flüsse, wird allgemein in der Trockenzeit durch die Eingeborenen eine Baumwollstaude angepflanzt, die viel Übereinstimmung mit der „Sea Island"-Baumwolle hat, von welcher sie nur zweifelhaft ein degenerierter Nachkomme ist. Die Fäden sind sehr stark, aber von verhältnismäßig kurzem Stapel und zäh verbunden mit den beharten Saatkörnern, wodurch die Entkörnung etwas lästig ist. Die gesamte Produktion wird als Saatbaumwolle in Säcken aus Binsen geflochten ausschließlich nach China verschifft, wo sie mit Händearbeit entkörnt und versponnen wird.

In letzter Zeit macht die niederländisch-indische Regierung bedeutende Anstrengungen, um in Palembang ägyptische Saat einzuführen, die ganz vorzüglich gedeiht. Der Vertrieb der Rohbaumwolle ist ganz in Händen von Chinesen. Europäer sind bisher weder bei der Kultur, noch beim Handel mit Rohbaumwolle beteiligt, waren aber leicht imstande, die ganze Produktion an sich zu ziehen durch Anlage einer maschinellen Entkörnungs- und Verpackungsvorrichtung in Palembang. Wenn deutsche Spinnerei- und Webereibesitzer eine solche Anlage hier machen, haben sie den doppelten Vorteil, einen Teil ihres Bedarfs an Rohbaumwolle selbst zu decken und ihre Baumwollgewebe und Garne hier zu verkaufen. Die Frage nach Baumwollstoffen ist hier sehr groß, und würden die Fabrikanten, die direkt an den Konsumenten verkaufen, die paar holländischen Handelshäuser hier bald aus dem Felde erfolgen. G. Fischer, Palembang.

Regelung der Arbeitsdauer in den indischen Baumwollfabriken.

Es hat den Anschein, als ob die Regierung ernstlich entschlossen sei, in bezug auf die Dauer der Arbeit in den indischen Baumwollfabriken gesetzlich einzugreifen und den unzweifelhaft eingerissenen Mißbräuchen zu steuern. Es gibt Fabrikleiter, denen eine solche Begrenzung der Arbeitsstunden genehm wäre, jedoch nur von dem Gesichtspunkte aus, daß der gegenseitigen Konkurrenz der indischen Fabriken untereinander Schranken auferlegt würden.

Auf der anderen Seite besteht aber die Gefahr, daß Lancashire durch allzu scharfe Maßregeln vor Indien einen Vorsprung gewinnen würde, der den wirtschaftlichen Interessen des letzteren verderblich werden und auch der Agitation gegen die Politik des Mutterlandes neue Nahrung zuführen könnte.

Der indische Baumwollenspinner führt gegen die Klagen über die übertriebene Dauer der Arbeitszeit unter anderem das Argument ins Feld, daß der indische Arbeiter weit weniger leistungsfähig sei als der englische, und daß dem indischen Fabrikbesitzer dasjenige, was er durch die Ausdehnung der Dauer der Arbeit und die Niedrigkeit der Löhne gewinne, wieder durch die höheren Ausgaben verloren gehe, die er infolge der Notwendigkeit zu tragen habe, eine größere Zahl von Arbeitern einzustellen.

In dieser Beziehung sind folgende Angaben eines Sachkundigen nicht ohne Interesse.

Dieser hat berechnet, daß in Lancashire auf tausend Spindeln durchschnittlich 4,2 Arbeitskräfte kommen, während Bombay auf die gleiche Zahl von Spindeln ungefähr 30 rechnen muß und der Spinner im Inland eine noch höhere Anzahl von Arbeitern benötigt.

Zwischen den Löhnen hier und dort besteht ein weiter Unterschied: Der durchschnittliche Lohn einer Arbeitskraft in Lancashire beträgt 26 s 2 d, was in indischem Gelde einen Monatslohn von ungefähr 80 Rupien ausmacht. Der indische Arbeiter erhält jedoch nur etwa 13 Rupien. Bei dieser Berechnung ist das gesamte Personal, höheres und niederes, eines Unternehmens eingeschlossen.

Hält man beide Angaben zusammen, so kommt in Indien eine Ausgabe von 390 Rupien, in England eine solche von 336 Rupien auf 1000 Spindeln, im Mutterlande also 54 Rupien weniger als in Indien.

Hierzu kommt noch, daß die englische Produktion im allgemeinen die feineren Gewebe hervorbringt, während bei der indischen Produktion die gröberen Nummern überwiegen.

(Bericht des Kais. Generalkonsulats in Kalkutta.)

Bemerkung: Die Nachrichten für Handel und Industrie vom 15. September cr. enthalten einen ausführlichen Bericht des Kaiserlichen Konsuls über den Handel Tschifus im Jahre 1905.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin.
Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen-Berlin SW. 11.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft

1906, November. No. 2. VI. Jahrgang.

Deutsch-Asiatische Gesellschaft.

Während der Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1907 finden nachstehend verzeichnete öffentliche Vorträge und Herrenabende statt:

1. **Öffentlicher Vortrag:** Freitag, den 11. Januar 1907, abends 8 Uhr, im großen Saale der Königlichen Kriegsakademie, Dorotheenstraße 58/59.
   Graf zu Reventlow: „Die Erfahrungen des Seekrieges in Ostasien".
2. **Herrenabend:** Freitag, den 25. Januar 1907, abends 8 Uhr, im Offizierkasino der Königlichen Kriegsakademie, Dorotheenstraße 58/59.
   Dr. Quandt, ehemaliger Handelsattaché bei der Kaiserlichen Botschaft zu Konstantinopel: „Wirtschaftliche Streiflichter auf die Türkei".
3. **Öffentlicher Vortrag:** Freitag, den 8. Februar 1907, abends 8 Uhr, im großen Saale der Königlichen Kriegsakademie, Dorotheenstraße 58/59.
   Dr. Itschikawa, Dozent am Königlichen Orientalischen Seminar: „Über die Eheschließung in Japan", mit Lichtbildern.
4. **Herrenabend:** Freitag, den 22. Februar 1907, abends 8 Uhr. im Offizierkasino der Königlichen Kriegsakademie, Dorotheenstraße 58/59.
   von Pustau, Kapitän zur See a. D.: „Ostasiatische Interessenfragen".
5. **Öffentlicher Vortrag:** Freitag, den 8. März 1907, abends 8 Uhr, im großen Saale der Königlichen Kriegsakademie, Dorotheenstr. 58/59.
   R. Holstein: „Handel und Industrie der orientalischen Teppiche" mit Demonstrationen. Auch wird hierzu eine berühmte Sammlung alter Teppiche zur Ausstellung und Vorführung gelangen.
6. **Öffentlicher Vortrag:** Freitag, den 22. März 1907, abends 8 Uhr, im großen Saale der Königlichen Kriegsakademie, Dorotheenstr. 58/59.
   Dr. Georg Wegener: „Bericht über seine Reisen im oberen Yangtsegebiet".

Zu den öffentlichen Vorträgen hat jedermann, Herren und Damen, freien Zutritt. Nach den Vorträgen findet für die Mitglieder der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft nebst ihren Damen und Gästen jeweilig ein geselliges Beisammensein im Offizierkasino der Königlichen Kriegsakademie statt.

Wir bringen gleichzeitig zur Kenntnis der Mitglieder, daß das **Jahresessen** der Gesellschaft 1907 in der zweiten Hälfte des Monats April stattfinden wird.

Wir beehren uns, die Mitglieder der Gesellschaft zur

Ordentlichen Mitgliederversammlung

für das Jahr 1906 auf Freitag, den 7. Dezember 1906, abends 7 Uhr, in das Offizierkasino der Königlichen Kriegsakademie, Berlin NW., Dorotheenstr. 58/59, ganz ergebenst einzuladen. An die Hauptversammlung schließt sich um 8 Uhr ein **Herrenabend,** bei welchem einer unserer hervorragendsten Kenner des asiatischen Ostens, Herr Professor Dr. Rieß, über das Thema: „Der Volksgeist Japans und der Buschido" sprechen wird.

Wir beehren uns, unsern Mitgliedern bekannt zu geben, daß in Hermann Paetels Verlag nunmehr Heft 2 der Schriften unserer Gesellschaft:

„Verkehrswege und Verkehrsprojekte in Vorderasien"

von Max Schlagintweit, Major a. D., in München (mit einer Karte) erschienen ist. Die sehr instruktive Schrift kostet im Buchhandel 1 Mk., durch unsere Vermittlung kann das Heft jedoch für den ermäßigten Preis von 60 Pf. bezogen werden.

Über Wirbelstürme.

Von Livonius, Vize-Admiral a. D.

Die großen Verluste an Schiffen und Schiffsmaterial, welche der deutschen Reederei bei dem Taifun am 18. v. M. im Hafen von Hongkong erwachsen sind, sowie der damit verbunden gewesene Verlust von ca. 10,000 Menschenleben haben erschütternd gewirkt und um so mehr Verwunderung hervorgerufen, als der Laie von der Vorstellung auszugehen pflegt, daß in einem viel besuchten, geräumigen und gut geschützten Hafen die darin befindlichen Schiffe doch nimmermehr untergehen können lediglich durch die Gewalt eines hereinbrechenden Sturmes, was ja auch in unseren Breiten im allgemeinen der Fall ist. Aber wir vermögen uns trotz aller Beschreibungen keine Vorstellung zu machen von der rasenden Wut und dem Aufruhr der Elemente bei den in der heißen Zone auftretenden Wirbelstürmen, die im Indischen Ozean als Taifune bezeichnet werden und dort mit ganz besonderer Heftigkeit und zerstörender Gewalt aufzutreten pflegen. Da diese Taifune demnach ein Faktor sind, der sehr bedeutend in den von ihm hervorgerufenen Schädigungen auf unsere in steter Zunahme begriffenen Handelsverbindungen mit China und Japan influiert und somit für die zahlreichen am Großhandel interessierten Kreise sowie für Reedereien, Versicherungsgesellschaften etc. von einschneidendster Bedeutung ist, so komme ich dem an mich herangetretenen Wunsche gern nach, aus eigener Kenntnis der Verhältnisse über das Wesen dieser Wirbelstürme einige nähere Angaben zu machen und mich über die Umstände zu äußern, die den totalen Verlust so vieler deutscher Dampfer aller Wahrscheinlichkeit nach herbeigeführt haben.

Die den Engländern gehörige Insel Hongkong liegt der chinesischen Provinzial-Hauptstadt Kanton unweit gegenüber. In der Mitte wird die Insel von bedeutenden Höhenzügen durchschnitten. Der Hafen ist gut geschützt gegen alle Winde, geräumig und hat guten Ankergrund. Die vielen Verluste an Menschenleben beziehen sich wohl auf das Übergreifen des Taifuns und seines gefährlichen Zentrums nach der chinesischen Küste, wo auf dem nach Kanton führenden Perlfluß die zahlreiche ärmere chinesische Bevölkerung mit ihrem gesamten Hausrat und den Mitgliedern der Familie auf kleinen Booten zeitlebens haust. Der Fluß, breiter als die Themse, ist ganz bedeckt mit diesen Familienbooten, von denen mehr als dreißigtausend den Fluß bis nach Kanton hinauf bevölkern. Die Hausfrau handhabt zur Fortbewegung des Bootes den langen Wrickriemen, und damit sie hierbei nicht durch das nie fehlende Baby behindert werde, so ist dieses derart auf dem Rücken der Mutter festgeschnallt und mit einem Tuch umgeben, daß nur der Kopf und die Beine des Kleinen frei sind. Daß eine Anzahl dieser Boote der Gewalt des Taifuns erlegen sein mögen, läßt sich mit vollster Sicherheit voraussetzen.

Einer Notiz im „Berliner Lokal-Anzeiger" entnehme ich zunächst die höchst auffällige Angabe, daß der besagte Taifun ohne alle Vorzeichen hereingebrochen sei, so daß zwischen den ersten Wahrnehmungen des hereinbrechenden Unheils und dem Ausbruch der vollsten Wut des Sturmes nur wenige Minuten verstrichen seien. Diese Angabe halte ich zunächst für durchaus unglaubwürdig. Sollte sie späterhin von kompetenter Seite eine Bestätigung erfahren, so wäre dies jedenfalls ein novum von allergrößter Bedeutung. Ein Zusatz in der gedachten Notiz bestätigt meine Mutmaßung, daß zum mindesten Achtlosigkeit vorliegt, die der Leitung des Observatoriums in die Schuhe geschoben wird, die den Taifun nicht rechtzeitig angekündigt habe. Endlich ist noch gesagt, daß der englische Kreuzer Terrible in Hongkong später eingetroffen sei, ohne von dem Cyklon etwas bemerkt zu haben. Letzteres ist nicht besonders auffällig, da dies Schiff, als es dem Hafen zustrebte, sich entweder gänzlich außerhalb des Wirkungskreises des Cyklons oder nur am hinteren Rande desselben befand, wo ein günstiger, nicht allzuheftiger Wind das Schiff dem Hafen zuführte.

Um letzteres zu verstehen, ist es erforderlich, einige Bemerkungen allgemeiner Art über Entstehung und Verlauf des Phänomens vorauszuschicken.

Unter Cyklone versteht man diejenigen Winde, welche um ein gemeinschaftliches Zentrum kreisen, welch letzteres fortschreitet. Die Heftigkeit und Geschwindigkeit des Windes innerhalb des Bereichs dieses Wirbels wächst von außen nach innen. Im Zentrum selbst herrschen schwächere und unregelmäßige Winde oder völlige Windstille. Dichtes Gewölk und starke Regengüsse, meist auch elektrische Entladungen begleiten die Sturmbahn. Diese Wirbelstürme kommen hauptsächlich in der heißen Zone vor, und zwar in den Sommermonaten. Sie verdanken ihre Entstehung windstillem Wetter, wodurch die auf dem Wasser liegende Luftschicht stark erwärmt wird und viel Wasserdampf in sich aufnimmt. Durch irgendwelche Ursachen bildet sich an einer dieser stark erwärmten Stellen ein vertikal aufsteigender Luftstrom. Zu dem Fuß dieser hierdurch gebildeten verdünnten Luftsäule strömt von ringsum die Luft an Schnelligkeit zunehmend infolge des größeren Luftdrucks von außen. Durch die bedeutenden, im Innern der Luftsäule aufsteigenden Luftmassen vermindert sich der Luftdruck, der Verdünnungsraum dehnt sich mehr und mehr aus, der Umfang des Wirbels, also sein Durchmesser, vergrößert sich bis auf Hunderte von Seemeilen. Infolge der Erdrotation und ihrer Kugelgestalt geschieht das Zuströmen der Luft zu dem Fuß der verdünnten Luftsäule nicht zentripetal, sondern spiralförmig, und aus gleicher Ursache entsteht die wirbelnde Bewegung.

In der Chinesischen See treten diese Wirbelstürme zumeist auf zwischen dem Passat und Monsun, weil dann die Luft sehr ruhig ist und die Sonne ihre volle Kraft auf Luft und Wasser auszuüben vermag. Als charakteristisch hierfür lasse ich eine Stelle aus einem Reiseberichte von mir an die Kaiserliche Admiralität von Hongkong im Jahre 1875 folgen über die Wetterverhältnisse auf der Fahrt von Singapore nach Hongkong.

„Im Juni soll der Südwest-Monsun strong and stady sein. Statt dessen haben wir nur Windstillen angetroffen, mehrfach von tagelanger Dauer, derartig, daß auch nicht die leichteste Feder nur in der Luft würde bewegt worden sein. Ich würde es kaum für möglich gehalten haben, daß die Atmosphäre sich tagelang in einem derartigen Zustand der Ruhe befinden könne, mit welcher die Kalmen des Äquators keinen Vergleich aushalten können."

Je nachdem der luftverdünnte Raum bei der Entstehung von Cyklonen sich auf der nördlichen oder südlichen Erdhälfte befindet, drehen sich die das Zentrum

umkreisenden Windspiralen auf der nördlichen Erdhälfte von Nord über West nach Süd und Ost, also gegen die Sonne, während auf der südlichen Erdhälfte die Luftmassen das Zentrum N. O. S. W. also wie ein Uhrzeiger umkreisen.

Diese wichtigen Bewegungsgesetze sind erst Anfang der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts entdeckt worden durch Dove und den Amerikaner Redfield, während der Engländer Reid sich das große Verdienst erworben hat, aus dem Drehungsgesetz wichtige und leicht faßliche Regeln abzuleiten, um den von einem Wirbelsturm befallenen Schiffsführer in stand zu setzen, die Richtung des Zentrums von seinem Schiff, den ungefähren Abstand von demselben und die Bahn, in der das Zentrum fortschreitet, zu ermitteln. Hierdurch wird es dem Schiffsführer ermöglicht, die Annäherung an das Unheil drohende Zentrum zu vermeiden oder, falls letzteres nicht möglich sein sollte, das Schiff — es handelt sich zunächst um Segelschiffe — so beizudrehen, daß es über den richtigen Bug zu liegen kommt.

Die ungeheuren mechanischen Leistungen der Orkane beruhen in dem Freiwerden der latenten Wärme des in der Cyklone zu Regen verdichteten Wasserdampfs. Damit sich der Leser einen ungefähren Begriff mache von der Zerstörungskraft, die ein Taifun zu entfalten vermag, führe ich folgendes an: Am 21. September 1875 wurde Hongkong ebenfalls von einem schweren Taifun befallen, der wie der diesjährige, fast genau auf dieselbe Zeit fallend, ungeheure Verwüstungen angerichtet und nach dem benachbarten Makao übergegriffen hatte. Einige Zeit darauf hatte ich Veranlassung, Makao aufzusuchen, wodurch ich Gelegenheit fand, die ungeheuren Verwüstungen zu sehen, die der gedachte Taifun dort angerichtet hatte. Es heißt da in meinem Tagebuch: „ganze Straßen waren niedergeweht, kein Haus an der Seeseite, dessen Vorderfront nicht vollständig eingedrückt war. Von einer großen alten Kirche war nur die Vorderfront stehen geblieben, alles übrige war zusammengestürzt. Der steinerne, aus großen Quadern bestehende Kai war vollständig zerstört, teilweise ganz weggefegt. Eine ungeheure, wie eine steile Wand aufgetürmte Welle, — erzählte mir unser dortiger Konsul — sei dem Einsetzen des Windes vorausgeeilt und habe das an der Hafenmündung liegende Fort bis auf die Grundmauern fortgeschwemmt; die Besatzung konnte sich nicht retten und ertrank; die Schiffe im Hafen kenterten, andere wurden meilenweit auf das Land gesetzt."

Wird nun ein Schiff von einem Wirbelsturm überfallen, so kommt es vor allem darauf an, zu wissen, wo sich das Zentrum desselben befindet, um demselben auszuweichen, da in dessen Nähe der Sturm seine größte Kraft entfaltet, und weil dort die Wellen aus allen Richtungen sich kreuzen und aufeinandertürmen. Die von Reid aufgestellte Regel zur Ermittelung der Richtung, in der sich das Zentrum befindet, lautet folgendermaßen:

„Kehrt man in einem Wirbelsturm dem Winde den Rücken zu, so befindet sich das Zentrum genau zur Linken auf der nördlichen Hemisphäre, und genau zur Rechten auf der südlichen Hemisphäre."

Aus der Drehung des Windes ist ferner zu entnehmen, auf welcher Seite des Wirbels man sich befindet, und zwar lautet die Regel: „Dreht sich der Wind wie der Uhrzeiger von links nach rechts, so befindet man sich auf der rechten Seite des Cyklons, dreht sich der Wind von rechts nach links, so befindet man sich auf der linken Seite." Die Entfernung vom Zentrum ist indessen nicht in so einfacher Weise zu bestimmen, nur die Schnelligkeit, mit der das Barometer gefallen, die Stärke des Windes und der Wellen gibt hierfür notdürftigen Anhalt. Die Richtung, in der das Zentrum fortschreitet, und die Schnelligkeit, mit der dies geschieht, lassen sich nur dadurch annähernd feststellen, daß man für verschiedene Zeitpunkte die Lage des Schiffs auf der Seekarte notiert, woraus sich das Weitere für die Leitung des Schiffs ergibt.

Für Dampfschiffe ist es ja nicht so schwierig, wenn sie genügend Seeraum haben, sich fern zu halten von dem gefürchteten Zentrum, bei Segelschiffen kommt es indes öfter vor, daß sie dasselbe über sich ergehen lassen müssen. Dann bleibt ihnen nur übrig, beizudrehen, und zwar über denjenigen Bug, daß das Schiff bei der Drehung des Windes im Luven bleibt und nicht etwa abfällt, denn im letzteren Fall können die Segel leicht back kommen: das heißt, der Wind kann bei der Veränderung seiner Richtung von vorn in die Segel fallen, eine äußerst gefährliche Situation, zumal in solchem Fall der bisherige von vorn kommende Seegang dwars von der Seite einkommen würde, wobei schwere Seen überzukommen pflegen.

Um nun nicht im Zweifel zu sein, über welchen Bug ein Segelschiff beizudrehen hat, gilt folgende Regel:

„Auf der rechten Seite der Sturmbahn ist mit Steuerbordhalsen (d. h. über Backbord), auf der linken Seite der Sturmbahn mit Backbordhalsen (d. h. über Steuerbord) beizudrehen."

Im allgemeinen wird man nördlich vom Äquator mit Steuerbordhalsen beidrehen, südlich vom Äquator mit Backbordhalsen.

Einen furchtbaren Beleg für die Wichtigkeit dieser Regel bildet ein bekannter historischer Vorgang im September 1782, zu welcher Zeit man das Drehungsgesetz der Wirbelstürme noch nicht kannte, als der englische Admiral Rodney nach seinem Siege über die französische Flotte unter de Grasse mit den in der Schlacht gemachten Prisen, seinen eigenen Schiffen und einer Handelsflotte von einigen 90 Seglern auf seiner Heimreise nach England von einem Wirbelsturm überrascht wurde. Er ließ die Schiffe mit Steuerbordhalsen beidrehen, was verkehrt war. Der Wind war SSO, und als derselbe plötzlich nach Nordwest umsprang, kamen alle Segel back. Hierdurch gingen sämtliche Kriegsschiffe bis auf eins zugrunde oder wurden völlig zerstört, ebenso erging es dem größten Teil der Handelsflotte. Die Zahl der verunglückten Seeleute belief sich auf über dreitausend. Würde die Flotte mit Backbordhalsen beigedreht haben, so würde, da sie sich auf der linken Seite der Sturmbahn befand, der Wind für sie „geraumt" haben, bis er in seiner Heftigkeit nachlassend als günstiger Wind geendet hätte.

Ist der Seemann somit instande, auf offener See und bei genügendem Seeraum den Kampf mit dem Wüten der Cyklone aufzunehmen und dessen Windstärke durch geschickte Navigierung sogar zu seinem Vorteil auszubeuten, so ist er andererseits willenlos dem Wüten des Wirbelsturmes preisgegeben, wenn er im Hafen liegend gezwungen ist, den Sturm auf seinen Ankerketten abzureiten. Dauernd ist er hier in Gefahr, daß ihm die Ketten brechen und er ins Treiben gerät, oder daß andere Schiffe auf ihn zutreiben und sein Schiff beschädigen.

Ist somit ein im Hafen liegendes Schiff bei einem

Taifun mehr gefährdet als auf offener See, so bleibt es in den chinesischen Gewässern namentlich zur Zeit des Monsunswechsels unabweisbare Pflicht jedes Schiffsführers, auf das Hereinbrechen eines Taifuns gefaßt zu sein und demgemäß sorgfältig auf jedes Zeichen auszuspähen, welche das Nahen eines Taifuns vermuten läßt, und sich nicht durch vielleicht anhaltend schönes Wetter täuschen und in Sicherheit wiegen zu lassen.

Der Warnungszeichen gibt es viele, die sich indes nicht sämtlich klar beschreiben lassen: wie man es bei uns fühlt, daß ein Gewitter kommen wird, wenn auch der Himmel noch so wolkenlos ist, so empfindet auch der Eingeborene das Nahen und Hereinbrechen eines Taifuns ca. 24 Stunden vorher. Bestimmte, deutlich wahrnehmbare Warnungszeichen sind folgende: eine auffallende, aufsteigende Bewegung im Wasser, ein swell, der darauf deutet, daß weit entfernt die See in Aufruhr geraten ist; ferner das Sinken des Barometers unter das alltägliche Niveau. Dies ist ganz besonders zu beachten, denn in den Tropen ist dieses Instrument untrüglich. Auch das Geschrei und unruhige Verhalten der Seevögel ist beachtenswert; ebenso eine ungewöhnliche Färbung des Himmels. Steigen aber schwere und bedrohliche Wolken am Horizont auf, so heißt es, voll auf der Hut zu sein.

Die Sicherheit der Schiffe im Hafen wird zunächst dadurch gefährdet, daß der Wogenschwall, den der Sturmwind erregt, vermehrt wird durch die Cyklonenwelle. Je nachdem sich der Luftdruck über der ganzen Wirkungssphäre des Taifuns durch das Aufgesaugtwerden und Aufsteigen der unteren Luftschichten vermindert, erhebt sich dessen Niveau, und zwar etwas über einen Fuß für jeden Zoll, den das Barometer sinkt. Da diese Erhöhung des Niveaus eine Breite von durchschnittlich einigen hundert Seemeilen hat, so bildet diese Cyklonenwelle immerhin eine ungeheure Wassermasse, die eine verheerende Sturmflut erzeugt, falls dieselbe sich in Buchten an der Küste oder gar in die Enge eines Hafeneingangs hineinzwängen muß. Es liegen viele Fälle vor, daß diese Cyklonenwelle, in drei ungeheuren Wellenbergen sich nahend, ganze Städte an der Küste fortschwemmte, daß Hunderte von Dörfern fortgerissen wurden und deren Bewohner in der Überschwemmung ums Leben kamen. Da nun sämtliche Schiffe im Hafen ihre Ankerketten bis auf das äußerste Ende ausgesteckt haben, um weniger schwer zu reiten und die Haltbarkeit der Kette bei dem Einrucken zu mehren, so wird die ursprünglich gewählte Lage und Entfernung von den umliegenden Schiffen (um klar zu schwoyen, muß diese Lage und Entfernung sehr sorgfältig ausgesucht werden) gänzlich geändert. Schiffe, die bisher weit voneinander entfernt lagen, sind plötzlich einander so nahe gerückt, daß Kollisionen zu befürchten sind, und die mit Sicherheit eintreten, wenn eins der Schiffe ins Treiben gerät und dem anderen zu nahe auf den Leib rückt. Man stelle sich einen derartigen Fall vor: Bei dem Heben und Senken der Schiffe bei dem ungeheuren Wogenschwall rennen sie sich gegenseitig die eisernen Seiten ein, und das eindringende Wasser bringt sie alsdann zum Sinken. Wenn davon die Rede ist, daß Dampfer gekentert, also umgekippt seien, so kann dies entweder daran liegen, daß diese einen zu großen Teil der Ladung entlöscht hatten, wobei die Stabilität vermindert wurde dadurch, daß das Metazentrum zu hoch zu liegen kam, oder die Stabilität war von vornherein eine ungenügende, wie ja z. B. bei dem Orkan auf Samoa das deutsche Kanonenboot so heftig schlingerte, daß es kenterte. Andere ins Treiben gekommene Schiffe zerschellen vielleicht an den Kaimauern usw. — Die unbehelligt gebliebenen Dampfer können nichts weiter tun, als unter Dampf zu bleiben und die Schraube gleichmäßig und mit solcher Umdrehungszahl mitgehen zu lassen, daß der Zug auf die Kette soweit vermindert wird, um dem Brechen derselben vorzubeugen.

Einen Punkt, der mir nicht unwichtig zu sein scheint, möchte ich noch am Schluß erwähnen und hervorheben. Daß Öl die hochgehenden Wogen beruhigt, ist zwar allgemein bekannt, aber dies Beruhigungsmittel kommt verhältnismäßig doch nur sehr selten auf See in Anwendung, höchstens vielleicht, wenn es sich darum handelt, auf die drei hintereinander folgenden Wellenberge, die jedem Seemann bekannt sind, einzuwirken. Es ist nämlich eine noch nicht ganz aufgeklärte Erscheinung, daß bei schwerem Sturm in längeren Pausen drei Wellen hintereinander von besonderer Größe heranrollen, die sich oft zu einer gefährlichen Sturzwelle vereinigen. Daß dieses Mittel auch im Hafen bei Taifun-Katastrophen, wie letzthin in Hongkong, schon zur Anwendung gekommen wäre, ist mir nicht bekannt, und doch möchte ich in solchem Fall dessen Anwendung empfehlen. Daß die Verwendung von Öl in Sturmesnöten noch nicht so allgemein geschieht, als das Mittel verdient, liegt hauptsächlich daran, daß die behauptete Wirkung zu unglaubwürdig erscheint. Man will sich nichts vorreden lassen und probiert deshalb nicht erst. In neuerer Zeit hat sich die Wissenschaft mit dem Verwunderung hervorrufenden Problem beschäftigt, und nachstehende Deutung scheint auf den ersten Blick die Wunderwirkung zu erklären. Luft und Wasser sind als zwei miteinander verbundene Flüssigkeiten zu betrachten, es besteht zwischen beiden eine elektrische Verbindung und Leitung; die Luft bildet den dünnen, das Wasser den dicken Leitungsdraht: die Vorgänge in der Luft teilen sich dem Wasser mit. Die Saugekraft am Fuß des Wirbels hebt infolgedessen auch das Wasser höher, als es dem Druck des Windes entsprechen würde, der im Gegenteil niederdrückend wirkt. Eine Ölschicht, noch so dünn, die sich blitzartig schnell über die Wasserfläche verteilt, hebt sofort den Zusammenhang zwischen dem Wasser und den Vorgängen in der Luft auf, die elektrische Leitung, welche beide Flüssigkeiten mit einander verbindet, wird unterbrochen, das Wasser wird gleichsam isoliert von der Hebekraft des niederen Luftdrucks, und seine Wellenberge sinken infolgedessen sofort in sich zusammen.

Bezüglich der drei Wellen, die sich häufig aufeinandertürmen wie eine steile Mauer und als Sturzsee sich verheerend über das Schiffsdeck ergießen, ist noch folgendes zu bemerken. Ist in dem Moment, wo die Sturzsee niederbricht, die schlingernde Bewegung des Schiffes in Übereinstimmung mit dem seitlich heranrollenden Wellenberg, so wird das Schiff meist in die Lage kommen, sich wieder aufzurichten; schlingert aber das Schiff gerade dieser heranrollenden Wassermauer entgegen, so wird häufig die niederstürzende Wassermasse das Schiff in der Tiefe begraben. So manches Verschollensein eines Schiffes wird auf diesen Umstand zurückzuführen sein. Darum nochmals sei darauf hingewiesen: in Sturmesnöten das Öl nicht sparen!

Deutschlands Baumwollindustrie in Beziehung zu seinem ostasiatischen Handel.

Von Georg Schultze.

Wenn nicht alle Zeichen trügen, bereiten sich in China große Dinge vor. Was die eigenen Kriege im vorigen Jahrhundert nicht bei diesem eigenartigen, alten Kulturkoloß zu vollbringen vermochten, nämlich Aufrüttelung aus seinem lethargischen Selbstgenügen, das hat der russisch-japanische Krieg vermocht, der das ganze chinesische Reich ergriffen und erweckt hat. Die langerhand vorbereitete und von Japan zielbewußt in China ins Leben gerufene Bewegung wird das Volk des Mikado sicherlich auch im Gange zu halten und nicht nur politisch, sondern auch wirtschaftlich auszunutzen versuchen. Da wird es Aufgabe aller anderen Vertragsmächte sein, eifrig darüber zu wachen, daß ihre Rechte dadurch nicht geschmälert werden und ihrem Handel wie ihrer Industrie alle Türen geöffnet bleiben.

Eine Folge dieser Bewegung ist der neuerdings stetig zunehmende Handel Chinas. Ja, es ist sicher bemerkenswert, daß trotz der durch den Krieg bedingten unsicheren Verhältnisse die Einfuhr Chinas im vorigen Jahre um 20 Millionen Taels gestiegen ist. Da wird nun nach Beendigung des Krieges ein großer Aufschwung des Handels und die so lang ersehnte und erhoffte wirtschaftliche Entwicklung einsetzen. Um so mehr ist es daher an der Zeit, Umschau zu halten und zu untersuchen, wie es mit unserem Handel steht, ob auch unsere Kaufmannschaft und unsere Industrie bereit und imstande sind, diese äußerst günstige Konjunktur auszunutzen, bevor Japan sich von dem Kriege so erholt hat, daß es sein Können auch auf wirtschaftlichem Gebiete betätigen kann.

Unter der Voraussetzung, daß während der nächsten Dezennien kein neuer Krieg in Ostasien entbrennt, können wir mit einer Verdoppelung, ja, ich glaube annehmen zu dürfen, mit einer Verdreifachung des chinesischen Handels rechnen; denn mit der allmählichen Rückkehr des Wohlstandes werden Chinas 400 Millionen eine enorme Aufnahmefähigkeit für fremde Waren entwickeln. Hat doch in den letzten zehn Jahren trotz der großen Entwertung des Silbers, wodurch für China eine Verteuerung der fremden Bedarfsartikel um 50 Prozent eingetreten ist, und worunter der Handel seit 1892 schwer leidet, eine Verdoppelung des Einfuhrhandels stattgefunden.

Nun ist China aber das größte Absatzgebiet der Welt für Baumwolle; denn die große Mehrzahl der 400 Mill. Chinesen trägt im Sommer einfache und im Winter wattierte Baumwollkleider. Da nun die heutige Einfuhr nur 90 Pfennig pro Kopf beträgt, so ist sie zweifelsohne noch einer großen Ausdehnung fähig, noch dazu, wo die Baumwollindustrie in China selbst noch in den Kinderschuhen steckt. Die Erwartungen großer finanzieller Erfolge und großen Absatzes haben sich nicht erfüllt, und es hat sich herausgestellt, daß in China das Rohmaterial sehr viel mehr kostet, als man berechnet hatte, und daß der Arbeitslohn 8 Prozent höher ist als im benachbarten Indien.

Trotzdem hat sich auch in China im letzten Jahrzehnt eine Wandlung in der Baumwollindustrie vollzogen. Früher wurden die im Lande selbst gebauten $2^{1}/_{2}$ Mill. Zentner Baumwolle selbst versponnen und zu Zeug verarbeitet. Dagegen wird heute ungefähr die Hälfte davon in chinesischen und japanischen Dampfspinnereien versponnen und in Form von Garn wieder auf den chinesischen Markt gebracht; ist doch das Maschinengarn billiger und gleichmäßiger als das mit der Hand gesponnene. So wird auch dort mit der Zeit das Maschinengarn das mit der Hand gesponnene gänzlich verdrängen. Während noch vor zehn Jahren Rohbaumwolle ein Haupteinfuhrartikel in Schantung war, wo die meisten Familien in Ermangelung anderer Arbeit im Herbst und Winter mit Spinnen beschäftigt waren, führt man heute daselbst nur Baumwolle zur Herstellung von Watte für Winterkleider ein. Die Einfuhr der Rohbaumwolle ist in Schantung um 75 Prozent zurückgegangen, während japanisches Garn an seine Stelle getreten ist.

Als gangbarste Baumwollstoffe wurden nach der amtlichen Zollstatistik im Jahre 1904 folgende Posten eingeführt:

Grey Shirtings	3785000	Stück im Werte von ca. Mk.	39	Mill.
White „	2768000	„ „ „ „ „ „	31,5	„
Grey Sheetings . . .	2820000	„ „ „ „ „ „	27	„
Drills	1674000	„ „ „ „ „ „	18	„
Cotton Italians	1297000	„ „ „ „ „ „	21	„
Cotton Lastings plain and figured . .	1395000	„ „ „ „ „ „	18,5	„
Flannel	772000	„ „ „ „ „ „	7,9	„
T. Cloths	1053000	„ „ „ „ „ „	5,5	„
Jeans	529000	„ „ „ „ „ „	4,6	„
Turkey Redand dyed T. Cloths . . .	526000	„ „ „ „ „ „	3,7	„
Chintzes etc.	377000	„ „ „ „ „ „	2,6	„

Interessant dürfte es nun für unsere Industrie sein, einen Vergleich zwischen japanischen, englischen und amerikanischen Baumwollerzeugnissen vorzunehmen. Während die englischen und amerikanischen Stoffe in Gewicht, Preis und Qualität sich gleichen, sind die japanischen wohl von gleicher Größe, aber leichter an Gewicht und auch billiger. So haben es die Japaner verstanden, durch Lieferung von in Größe und Aussehen gleicher, sonst aber billigerer Waren ihren Fabrikaten Eingang zu verschaffen. Die Amerikaner haben es anders gemacht. Diese haben nur wenige der gangbarsten Zeuge, wie grey Shirtings, grey Sheetings, Drills und Jeans ausgewählt und in bester Qualität zu anfangs sehr niedrigen Preisen geliefert. Nachdem sie so erst einmal ihren Waren Eingang verschafft haben, können sie heute einen Absatz derselben von nahezu 5 Millionen Stück verzeichnen. Der Erfolg beweist, daß der letzte Weg wohl der richtigere ist; denn hat sich auch die japanische Einfuhr von Baumwollwaren im letzten Jahrzehnt um 786000 Stück vermehrt, so ist die amerikanische im selben Zeitraum um 3500000 Stück gewachsen.

Aus diesem allen ist ersichtlich, daß neben England die Vereinigten Staaten und Japan die großen Möglichkeiten des chinesischen Marktes, seine Ausdehnungsfähigkeit und Wichtigkeit für die Zukunft wie die Wichtigkeit der Baumwollindustrie überhaupt richtig erkannt und durch Nachahmung der englischen Fabrikate und Anpassung an den chinesischen Geschmack sich allmählich Eingang verschafft und ein gut Teil des chinesischen wie auch des hinterindischen Marktes erobert haben. Nicht unerwähnt sei an dieser Stelle, daß Japans Aufschwung

lediglich in Garnen, dagegen der der Vereinigten Staaten nur in Zeug erfolgt ist. Konnten doch im Jahre 1904 sechs Fabrikanlagen in Japan 1800 neue Webstühle aufstellen, wodurch ihre Gesamtleistung sich um 50 Prozent erhöhte.

Abgesehen von dem Vorsprunge, den England und Amerika vor uns auf dem chinesischen Markte haben, sind dieselben aber keineswegs besser gestellt als Deutschland. England muß sein Rohmaterial auch von Amerika und Ägypten beziehen, und was die Fracht nach China anbelangt, muß es möglich sein, die Kosten von den deutschen Industriegebieten ebenso niedrig zu halten wie von Manchester nach Schanghai. Amerika hat freilich das Rohmaterial selbst, aber der Arbeitslohn ist höher und die Hinschaffung der Waren nach China auf dem langen Eisenbahn- und Seewege teurer als von Deutschland.

Daß trotzdem die Einfuhr amerikanischer Baumwollzeuge eine außerordentliche ist, wird in einem Berichte des „Ostasiatischen Lloyd" (Nr. 29 vom 21. Juli 1905) bestätigt. In demselben heißt es unter anderem:

„Der Ausfuhrhandel der Vereinigten Staaten von Amerika mit China ist im laufenden Fiskaljahr zu einer außergewöhnlichen Höhe gestiegen. In den acht Monaten vom Juli 1904 bis zum Februar 1905 wurden nach China für 28,3 Millionen Dollars Waren ausgeführt. Die reichliche Hälfte dieses Betrages entfiel auf das ausgeführte Baumwollzeug, von dem über 276¼ Millionen Yards im Werte von 15446000 Dollar ausgeführt wurden. Die Menge der noch vorliegenden Bestellungen von Baumwollstoffen für China zur Lieferung vor dem ersten Juli lassen es unzweifelhaft erscheinen, daß der Überschuß gegenüber dem Vorjahre für das ganze Fiskaljahr noch bedeutend günstiger ausfallen wird als für die ersten acht Monate. Die großen Bestellungen aus China aber lassen ein Vertrauen auf die Zukunft in diesem Lande erkennen, das dazu berechtigt, nach Beendigung des Feldzuges auf eine energische Hebung des Handels mit ganz Ostasien zu rechnen!"

So Amerika! — Unter günstigen Bedingungen arbeitet eigentlich nur Japan. Einmal hat es billigere Arbeitslöhne und zum andern einen bedeutend billigeren Transport, da der Weg doch enorm kürzer ist. Freilich steigen die früher sehr niedrigen Arbeitslöhne jetzt auch nicht unwesentlich. Dann aber liefert Japan, wie bereits oben erwähnt, auch nur billigste Waren, Garne und leichteste Schirtings; denn in besseren Fabrikaten ist es nicht leistungsfähig. Die besseren Zeuge im Werte von ca. 185 Millionen Mark liefern England und Amerika.

Wenden wir uns nun zum Umfang und Anteil Deutschlands an der Baumwolleinfuhr in China. Die Gesamteinfuhr Deutschlands in China betrug im Vorjahr 52,9 Millionen bei einer Gesamteinfuhr Chinas von 1045 Millionen Mark. Deutsche Baumwollfabrikate wurden für 1,7 Millionen Mark eingeführt, während China im ganzen für 365 Millionen Mark Baumwollzeuge von auswärts bezog. Aus diesen Zahlen geht hervor, daß Deutschlands Einfuhr nach China geringfügig ist und sein Anteil am Haupteinfuhrartikel (Baumwollfabrikate) nur ½% beträgt. —

Wenn nun auch der deutsche Handel im letzten Jahrzehnt in China absolut zugenommen hat, so ist er doch relativ zurückgegangen; denn 5 Prozent von dem Gesamtwert des Handels Chinas mit dem Auslande stellen 1904 einen erheblich größeren Betrag dar, als 6 Prozent dies im Jahre 1895 taten, weil dieser Gesamtwert selbst sich in den zehn Jahren fast um das Doppelte vermehrt hat. Ja, sie bedeuten einen Rückgang gegenüber sowohl der allgemeinen Steigerung des Wertes des Handels wie ganz besonders den Fortschritten, welche andere Völker in derselben Zeit zu verzeichnen gehabt haben. Wie aus folgenden Zahlen hervorgeht, hat sich die Einfuhr der Vereinigten Staaten in China beinahe versechsfacht, und das Verhältnis zur Gesamteinfuhr ist um 5,2 Prozent gestiegen; Japans Einfuhr hat sich mehr als verfünffacht und ist um 7,5 Prozent gestiegen, während Deutschlands Anteil mit der Entwicklung nicht Schritt gehalten hat und um ½ Prozent zurückgeblieben ist, obgleich die Versorgung unserer Streitkräfte in Tientsin und Peking und des Kreuzergeschwaders nicht unerheblich zur Vergrößerung der deutschen Ausfuhr nach China beigetragen hat.

	1895		1904	
Chinas Gesamteinfuhr:	H. K. Tls. 172 Mill.		H. K. Tls. 357 Mill.	
Deutschlands Anteil:	„ **10,6** „	**(6,2%)**	„ **20** „	**(5,7%)**
Amerikas Anteil:	„ 5 „	(2,9%)	„ 29 „	(8,1%)
Japans Anteil:	„ 4,8 „	(4,8%)	„ 44 „	(12,3%)

Leider muß ich hier erwähnen, daß deutsche Chinafirmen zumeist fremde Baumwollfabrikate vertreiben; sind doch $^{9}/_{10}$ der von ihnen verkauften Baumwollwaren nicht deutschen Ursprungs. Überhaupt steht Deutschlands Anteil an der Gesamteinfuhr in keinem Verhältnis zu der Zahl seiner Kaufleute und der Zahl und dem Tonnengehalt seiner Schiffe, noch entspricht er der Leistungsfähigkeit seiner hochentwickelten Industrie und den Anstrengungen, die im letzten Jahrzehnt seitens des Reiches und der industriellen Kreise gemacht worden sind für die Hebung unseres Chinahandels durch Verdoppelung der ostasiatischen Postdampferlinien, Einrichtung der Schanghai—Tientsin-Postdampferlinie, Entsendung von fachmännischen Kommissionen und last not least durch die Gründung von Tsingtau.

Um so mehr ist die Eroberung des chinesischen Marktes für unsere Baumwollindustrie des Kampfes und einer enormen Kraftanstrengung wert. Wie die Marktberichte in der Handelsbeilage des „Ostasiatischen Lloyd" in Nr. 8 und 9, Jahrgang 1905, beweisen, ist noch Raum genug für unsere Industrie. Es wird darin folgendes betont:

„Der Bedarf für Baumwollzeuge ist so groß, daß die englischen und amerikanischen Fabriken keine Aufträge für dieses Jahr (1905) und vor Ende des Jahres keine für nächstes Jahr annehmen wollen, obgleich die Preise sehr hoch sind." . . . „Eine weitere Woche intensivster Tätigkeit liegt hinter uns. Die Ankäufe von Manchester und New York decken Verschiffungen für alle Perioden dieses Jahres und darüber hinaus in das erste Quartal von 1906". . . . „Zur Überraschung aller Kreise kommt dazu die telegraphische Nachricht von den Vereinigten Staaten, daß Deputationen der Baumwollpflanzer und Baumwollindustriellen den Präsidenten der Vereinigten Staaten ersucht haben, ihren Absatz nach Ostasien zu fördern. — Was wollen sie noch mehr? Ihre Fabriken arbeiten in vollstem Umfange, sie haben Aufträge für Monate voraus. Das einzige, was noch verbessert

werden kann im Interesse der amerikanischen Baumwollindustrie, ist der Transport ihrer Waren, und dazu kann die vorgeschlagene Entsendung von Sachverständigen und Delegierten nichts tun".... „Die einzige Möglichkeit, die Ausfuhr zu vergrößern, ist Herabsetzung der Preise, und das ist gerade, was sie nicht wollen. Auch die Fabrikanten von Standardzeugen sind sehr selbständig, sie verweigern die Annahme aller Aufträge für Zeuge vor Ende des Jahres und dann nur zu exorbitanten Preisen!" ...

Freilich muß unser ostasiatischer Handel, wenn der Kampf Erfolg haben soll, tüchtig reformiert werden. Heute liefert die deutsche Industrie zumeist auf Bestellung nach Hamburg oder Bremen, und es ist Sache des Kaufmannes, die Ware zu finanzieren, zu befördern und — in China zu verkaufen; dadurch wird das Geschäft umständlicher und unsicherer, und die Waren werden teurer als die englischen. Dem kann aber durch Vereinigung der Banken, der Reedereien, der Kaufmannschaft und der Industrie abgeholfen werden. Diese Reform ist dringend nötig für die Einführung der Massenartikel wie Baumwollfabrikate, die nur cif gehandelt werden. Für die Einführung der deutschen Waren auf den chinesischen Markt muß unsere Industrie der Kaufmannschaft die Hand bieten. Das Geschäft der deutschen Großfirmen in China ist heute ein internationales, und sie sind selten in der Lage, sich um die Herkunft der Ware kümmern zu können. Die Einführung neuer Waren, deren Verkauf nicht sicher ist, bringt zu Anfang häufig Verluste; denn langsamer Verkauf verteuert die Ware durch Lagermiete, Verzinsung und Entwertung. Bei der Einführung muß deshalb die Industrie mithelfen durch Mittragen des Risikos, falls anfangs ohne Gewinn oder gar mit Verlust gearbeitet wird. Es muß ferner je eine Fabrik für den Vertrieb ihrer Fabrikate eine Großfirma wählen. Die Vertretung einer Gattung Waren an einem Ort durch mehrere Firmen verschlechtert in China erfahrungsgemäß das Geschäft.

In Strumpfwaren ist unsere Industrie allen voraus. Die Ausfuhr darin betrug im Jahre 1903 rund 88 Millionen Mark; aber in China sind sie noch nicht eingeführt, abgesehen von kleinen Versuchen in Hongkong. Die Chinesen nähen allerdings ihre Strümpfe selbst aus Baumwollenzeug; aber es sollte nicht schwer halten, einen billigen, derben Strumpf auch für Nordchinas Millionen herzustellen und einzuführen. Auch Japan ist unter den Ausfuhrländern für unsere Strumpfwaren nicht vertreten. Vor allen Dingen müssen wir aber von unserer Industrie verlangen Kenntnis und Herstellung der für China geeigneten Waren. Nun sollte die Kenntnis des chinesischen Geschmacks wohl da sein; denn die im Jahre 1897 nach China gesandte Kommission von Sachverständigen hat eine Mustersammlung aller in China gangbaren Baumwollfabrikate in Berlin ausgestellt und darüber berichtet; aber eine Nutzanwendung seitens der Industrie hat sich nach Ausweis der Statistik bisher in der Ausfuhr nach China nicht bemerkbar gemacht. Eine Mustersammlung der im Jahre 1903 über Tsingtau ins Hinterland eingeführten Baumwoll- und Halbwollwaren zeigt unter 80 Mustern ein einziges deutsches Fabrikat.

Das muß und soll anders werden. In Nr. 29 des „Ostasiatischen Lloyd" vom 21. Juli des Vorjahres wurde die Frage aufgeworfen: „Wie soll der Fabrikant es anfangen, hier ins Geschäft zu kommen?" — Die Frage wurde wie folgt beantwortet:

> „Er soll sich an die alte, bewährte Weise halten, nämlich sich mit Mustern an die Vertretungen der hiesigen Firmen in Europa oder an diese direkt nach China wenden. Will er etwa mehr wagen, so biete er diesen Firmen die Hinaussendung von kleinen Konsignationen an, damit den Chinesen seine Waren ohne Zeitverlust vorgeführt werden können. Will er die Sachen in großem Stile betreiben, so sende er einen Vertreter hinaus, der die Marktverhältnisse für den besonderen Artikel an Ort und Stelle untersuchen kann. Glaubt er, daß die Firma, an die er sich zuerst gewandt hat, seine Interessen nicht energisch genug vertritt, so mag er es mit einer anderen versuchen. Es wäre jedoch verkehrt, gleich von Anfang an seine Erzeugnisse in viele Hände zu geben, besonders wenn es sich um Artikel handelt, deren Wert nicht ohne weiteres festzustellen ist."

So möge denn unsere Baumwollindustrie sich aufraffen und sich die momentan günstige Konjunktur in China nicht entschwinden lassen, damit sie auch im Lande der Sonne sich eine feste Position schaffe. Aber neben der Kaufmannschaft und den Fabrikanten ist noch ein weit größerer, bedeutenderer Faktor, das deutsche Volk, an unserem ostasiatischen Handel interessiert. Es kann und darf dem deutschen Volke keineswegs gleichgültig sein, ob Deutschlands Industrie zur quantité négligeable auf dem chinesischen Markte werde. Nicht um das Geld, das in den überseeischen Geschäften angelegt ist, handelt es sich, sondern um den Absatz deutscher Fabrikate auf den überseeischen Märkten. Von ihm lebt der deutsche Fabrikant wie der deutsche Arbeiter, durch ihn gewinnt und erstarkt der Wohlstand des ganzen Volkes.

Zwischen Asien und Afrika.

Von Major a. D. Karl v. Bruchhausen.

(Schluß.)

Aber die Bahn hat noch andere Zwecke außer dem religiösen: strategische wie politische. Beide greifen eng ineinander und sind von ernstester Bedeutung.

Seit Jahren gärt es im südwestlichen Arabien. Die Landschaft Yemen ist wiederholt in offenen Aufruhr getreten (der letzte ist zurzeit noch nicht ganz erstickt) mit dem ausgesprochenen Zwecke, sich politisch wie religiös von Konstantinopel loszureißen. Den glaubensstarken und eifrigen Scherifen des Landes behagt es nicht, dem angeblich verweichlichten und entarteten turkmenischen Khalifat in Stambul untertan zu sein. Sie selber sind nach ihrer Meinung die wahren Nachkommen Moham-

meds, während die Herrscher am Goldenen Horn im Grunde genommen nur als Usurpatoren angesehen werden konnten. Da das Volk hinter diesen Führern steht, kann man von einer arabisch-nationalistischen Bewegung in Yemen sprechen. Darf man den nach Europa gedrungenen Gerüchten Glauben schenken, so ist das letzte Ziel dieser Bewegung die Gründung eines selbständigen arabischen Reiches unter Einschluß von Syrien und Mesopotamien.

Das wäre der Todesstoß für das Khalifat am Goldenen Horn: Konstantinopel würde aufhören, der Mittelpunkt der islamitischen Welt zu sein. Der Sultan muß daher alles daran setzen, daß das religiöse Zentrum des Islams mit dem politischen in Verbindung bleibt. Dazu soll die Mekkabahn dienen: einmal durch Erleichterung des Verkehrs zwischen den beiden Zentren überhaupt und dann durch die Möglichkeit einer rascheren Truppenbeförderung nach den Herden des südarabischen Aufruhrs.

Unter einem deutschen Bauleiter — Meißner Pascha, wobei zu bemerken bleibt, daß die Verleihung des Pascharanges an einen ausländischen Zivilisten zu den größten Seltenheiten gehört — schritt der Bahnbau unter Überwindung großer Schwierigkeiten an einzelnen Stellen (Wüste) mit mäßiger Geschwindigkeit fort. Am 1. September 1904 war die Strecke von Beirut bis Maan (465 km) im Betriebe. Dann ist der Weiterbau — es blieben noch ca. 1500 km oder gut ¾ der Bahn zu vollenden — weniger eifrig betrieben worden. Wenn der Sultan letzthin befohlen hat, daß die Schienen noch im Laufe des Jahres 1906 Medina erreichen sollten, so ist die Ausführung des Befehls einfach unmöglich.

Aber es liegt noch ein besonderer Grund vor, warum nach Erreichung von Maan die Baulust sich ganz erheblich abgekühlt hat, und mit diesem Grunde haben wir es hier gerade zu tun. Es erwies sich für die militärischen Operationen der Türkei in Yemen als sehr wertvoll, baldmöglichst, d. h. vor Fertigstellung der ganzen Mekkabahn, Bahnverbindung von den Mittelmeerhäfen nach einem Küstenpunkt des Roten Meeres zu haben. Darum ordnete der Sultan, als die Erreichung Maans bevorstand, den sofortigen Bau einer Zweigbahn von Maan nach Akaba (rund 100 km) an. Von dort sollten dann — unter Ersparung der Abgaben für die Truppentransporte durch den Suezkanal — Dampfer die Bataillone, Schwadronen und Batterien des syrischen Armeekorps nach Hodeida, der Basis für die Operationen in Yemen, bringen. — Zugleich richtete die Türkei sich in Akaba entsprechend ein: sie schuf dort ein Unterbezirksamt, eine Hafenpräfektur und ein Zollamt; die Legung eines Kabels zwischen Akaba und Hodeida wurde geplant.

Aber aus dem ganzen Anlauf wurde nichts: England verbat sich kurzerhand den Bau der Verbindungsbahn zwischen Maan und Akaba. Auf welchen Rechtstitel es sich dabei stützte, ist nicht ersichtlich. Aber der wirkliche Grund liegt klar zutage. England will in unmittelbarer Nachbarschaft seiner Interessensphäre keinerlei fremden Stützpunkt. Das hat es schon am Persischen Golf gezeigt, wo es Kueit von der Oberhoheit der Pforte loszumachen strebt, damit der Hafenplatz nicht zum Endpunkt der Bagdadbahn werden kann. Bei Akaba aber dürften nicht minder wichtige britische Interessen auf dem Spiele stehen.

Und nun muß ich mich für einen Augenblick auf das Gebiet des „on dit" begeben. Man sagt England weitblickende, großartige Pläne in bezug auf Arabien nach. „Eingeweihte" wollen auch wissen, daß englisches Geld hinter Mohammed Ibn Jahja, dem Khalifenanwärter in Yemen, stehe. Ein autonomes arabisches Reich unter britischer Oberhoheit! Dann brauchte Albion, mit seinem starken Einfluß in der Hochburg des Islams, etwaige Auflehnungsgelüste seiner überaus zahlreichen Untertanen mohammedanischen Glaubens nicht mehr zu fürchten: bekanntlich ist es Sitte geworden, diese in den „Zukunftskriegen" gegen das britische Weltreich auszuspielen. Übrigens ist dieser Gedanke keineswegs eine deutsche Erfindung. Schon vor Jahr und Tag war in englischen Blättern zu lesen, der deutsche Geschäftsträger am Goldenen Horn habe den Sultan auf die Idee der Hedschas- (Mekka-) Bahn gebracht, um so den Islam zu konzentrieren und gelegentlich gegen die britische Weltmachtstellung auszunutzen.

Ginge es in Arabien nach den englischen Wünschen, so würden ferner zwei Bahnprojekte, die seit Jahren in der englischen Presse ernstlich diskutiert worden sind (wir kehren damit auf den realen Boden zurück), alsbald durchführbar sein. Das ist erstens die Bahn Aden—Sanaa—Mekka—Medina—Akaba—Suez und zweitens die auf eine Landverbindung mit Indien hinzielende Linie Suez—Akaba—Bussora (am Persischen Golf). Letztere würde in gewisser Beziehung der deutschen Bagdadbahn Wettbewerb machen und für die Behauptung des indischen Kaiserreichs von gewaltiger Bedeutung sein. Der Plan klingt chimärisch, ist es im letzten Grunde aber doch nicht. Moderne Technik hat sich bereits mit Erfolg an gleich schwere Aufgaben gemacht.

In beiden Bahnentwürfen kommt Akaba vor. Daher duldet England nicht, daß die Türkei diesen Hafen zu einer Militärstation macht. Vielleicht haben bei dem Verbot des Baus der Zweigbahn nach Akaba auch Rücksichten auf die Schmälerung der Erträgnisse des Suezkanals mitgespielt, aber der erstere Gesichtspunkt war doch der entscheidende.

Abermals hat die Türkei dem englischen Willen sich fügen müssen. Das war vorauszusehen, und deshalb erscheint die Lesart, wonach die Türken durch Vorschieben von Abteilungen auf ägyptisches (oder auch nur zweifelhaftes) Gebiet den ganzen Streit heraufbeschworen hätten, einigermaßen unwahrscheinlich. Eher kann man annehmen, daß die Engländer sich, beunruhigt durch das weitere Sich-häuslich-einrichten der Türken in Akaba, näher herangeschoben haben, um für alle Fälle den Hafenort gleichsam an der Kehle zu halten. Die Machtverhältnisse der Türkei sind dabei derart, daß sie einfach stillhalten muß. Die europäischen Mächte? Sie sind froh, daß sie den harten marokkanischen Knochen einigermaßen bewältigt haben. Die Pforte dürfte allerorten bedauerndem Achselzucken begegnen. Bliebe noch die Anrufung des Schiedsgerichtshofes im Haag. Ob aber England — gerade im Hinblick auf die Unklarheit seiner ägyptischen Besitzverhältnisse — dafür zu haben sein würde?

Wahrscheinlich ist es nicht, und so dürfte das Verhängnis bei Akaba zum Nachteil des türkischen Reiches, von dem schon so mancher Besitz abgebröckelt ist, seinen Lauf nehmen.

Nachtrag. Der vorstehende Aufsatz wurde am 8. April abgeschlossen. Seitdem hat die Taaba-Frage eine ganz unerwartete Wendung genommen. Die ganz bestimmt auftretenden, aus englischer Quelle stammenden Nachrichten, daß die türkischen Truppen (Ende März) aus dem strittigen Gebiet gezogen worden seien, entsprachen nicht der Wahrheit. Ganz im Gegenteil erwies sich die Türkei als ungemein hartnäckig, was ja mit Rücksicht auf ihre in Frage kommenden Interessen schließlich nicht verwunderlich ist. Zunächst versuchte sie es, die Verhandlungen mit England auf diese Weise zeitweilig durchschneidend, mit direkten Vorstellungen beim Khediv. Kein Geringerer als Ghazi Muktar Pascha begab sich im ersten Drittel des April nach Kairo, und er soll, was Taaba anbetrifft, nicht nur die Ansprüche seiner Regierung aufrecht erhalten, sondern neue vorgebracht haben. Es heißt, daß diese nun nicht nur den ganzen Teil der Sinaihalbinsel nördlich der Linie Akaba—Suez für sich beanspruchte, sondern auch erklärte, sie werde diese beiden Punkte durch eine Eisenbahn verbinden; auch von einem Bahnbau zwischen El Arisch und Suez soll die Rede gewesen sein. Natürlich durfte der Khediv sich auf nichts einlassen; er spielte die wenig beneidenswerte Rolle des Kornes zwischen zwei Mühlsteinen: Sire Cromer, seinem eigentlichen Herrn, und Muktar Pascha, dem Abgesandten seines Souveräns. Von neuem machte Muktar Pascha auch geltend, daß Taaba in der türkischen Verwaltungszone liege, daß der Khediv überhaupt nur den Posten eines erblichen türkischen Gouverneurs in Ägypten einnehme und daß, falls die Absteckung einer Grenzlinie zwischen Ägypten und Syrien sich als notwendig erweisen werde, diese durch türkische Beamte ohne Hinzuziehung weiterer Persönlichkeiten erfolgen werde.

Die Verhandlungen wurden dann wieder zwischen London und Konstantinopel geführt, wobei England zunächst seine Ansprüche wegen der Grenzlinie fallen gelassen, dagegen auf der Räumung Taabas und Anerkennung der Zugehörigkeit dieses Ortes zu Ägypten bestanden haben soll. Später verlangte es die Einsetzung einer Grenzregulierungskommission und Rückzug der türkischen Truppen aus den strittigen Punkten bis zu deren Entscheidung. Die Pforte setzte all diesen Forderungen ein entschiedenes Nein entgegen. Und nicht allein dies: sie legte in der Gegend von Akaba Befestigungen an, sie zog auf dem Landwege (bis Maan) per Bahn Truppen an die Grenze; ihre Soldaten sollen Grenzsteine entfernt haben. Dazu bleibt zu bemerken, daß diese einseitig von Ramley Bey gesetzt worden waren; anders verhält es sich mit der Grenzsäule bei El Arisch, die gleichfalls umgestürzt ist, hinsichtlich deren die Pforte aber alsbald Wiederherstellung des alten Zustandes zugesagt hat. Auch hätten — immer nach britischen Nachrichten — türkische Truppen den zweifellos zu Ägypten gehörenden Grenzort El Arisch besetzt.

In England sah man die Lage jetzt als „sehr ernst" an. Am 27. April fand in London ein Ministerrat statt, dem alle Minister (mit Ausnahme eines erkrankten) beiwohnten. Die englische Presse äußerte sich z. T. recht scharf und kriegerisch über das Verhalten der Türkei. So ließ sich z. B. „The Observer" Ende April dahin vernehmen, daß bei der jetzt eingetretenen vollkommenen Stockung der Verhandlungen „das Argument des Schießpulvers die einzige Lösung zu bieten scheine". Die Mekkabahn sei eine militärische Bahn, und der Sultan wolle sich für sie einen Hafen am Roten Meere schaffen. England könne das nicht erlauben. — Wieder fragt man verwundert: auf Grund welchen Rechtstitels, da doch nur türkisches Gebiet in Frage kommt.

Bei der Gereiztheit der Gemüter jenseits des Kanals und angesichts des seit geraumer Zeit freundlichen Verhältnisses zwischen Deutschland und der Türkei konnte es nicht ausbleiben, daß man hinter der überraschend festen Haltung der Türkei deutsche Intrigen suchte. Daß man in England die Entstehung der Mekkabahn auf deutsche Anregung zurückführte, wurde oben bereits gesagt. Jetzt hieß es, die Bahn werde „unter deutscher Oberaufsicht" gebaut, weil — wie gleichfalls oben schon erwähnt — der Bauleiter zufällig ein Deutscher ist. Weiter sollte gerade jetzt der zur deutschen Vertretung in Kairo gehörige Legationsrat Frhr. v. Oppenheim (er hat sich durch gehaltvolle Reisewerke einen Namen gemacht und wurde vor kurzem erst von der italienischen Presse wegen angeblicher Umtriebe in Tripolis verdächtigt) Syrien bereist haben: Das ist eine Unwahrheit. Es ist auch nicht wahr, daß — wie dann behauptet wurde — die Absicht einer solchen Reise bestanden hat, aber des gespannten Verhältnisses zwischen der Türkei und England wegen aufgegeben worden ist. Endlich geht auch noch die Mär von fünf deutschen „Vergnügungs"-Reisenden, die sich in Gesellschaft eines türkischen Offiziers (in Zivil) gerade in den umstrittenen Gebieten zu tun gemacht haben sollen ... Wenn nun ein deutsches Weltblatt an die haltlosen Verdächtigungen den Satz knüpft, daß es für Deutschland nicht das geringste Interesse habe, wem der Wüstensand bei Akaba gehöre, so kann dem — nach den obigen Darlegungen und ganz besonders im Hinblick auf die Zukunft der Bagdadbahn — nicht zugestimmt werden.

Die Sinaihalbinsel selbst ist freilich irgend welches Blutopfer, sei es von türkischer, oder von englisch-ägyptischer Seite, nicht wert. Soeben ist Lord Cromers Bericht vom 8. März 1905 als Blaubuch veröffentlicht worden. Es heißt darin: „Die ganze Halbinsel ist ein gewaltiges Wüstenland. In den Tälern wachsen nur einige Sträucher und Bäume. Wasser aus verschiedenen Quellen fließt ein Stück weit von den Hügeln und verschwindet sodann im Sande, ohne erheblichen Nutzen getan zu haben. Das Land ist sehr dünn bevölkert. Eine eigentliche Volkszählung hat nie stattgefunden, aber man schätzt die Kopfzahl der Einwohner der Halbinsel auf etwa 30000. Sie sind alle arabischer Abkunft mit Ausnahme des kleinen Gebalia-Stammes, von dem man annimmt, daß er aus den Nachkommen der Truppen besteht, die Kaiser Justinian im Anfang des 6. Jahrhunderts zur Verteidigung des Sinaiklosters gegen die Angriffe der Bevölkerung nach der Halbinsel schickte." Weiter wird berichtet, daß ein Mr. Bramley (etwa identisch mit Ramley Bey?) zur Erkundung der Verhältnisse nach der Halbinsel entsandt und dann zu deren Kommandanten ernannt wurde. Damit ist festgestellt, daß England schon vor dem Frühjahr 1905 den Verhältnissen der Sinai-Halbinsel seine besondere Aufmerksamkeit zuwandte. Sogar der Bau einer Straße für Motorfahrzeuge quer durch die Halbinsel wurde damals schon in Aussicht genommen.

Kehren wir zum gegenwärtigen Stande der Dinge zurück. Beide Mächte rüsten. Ägyptische Truppen

wurden Ende April, um für eine etwaige Einschiffung bereit zu stehen, am Kanal versammelt. Die nationalenglischen Truppen, die man im Laufe der letzten Jahre bis auf 3200 Mann vermindert hatte, sollen bis auf 5000 Mann vermehrt werden. Schon sind 1½ Bataillone und 1 Feldbatterie von Malta bzw. Creta in Marsch gesetzt, desgl. ein Kavallerie-Regiment von der Heimat aus (ein Inf.-Bataillon folgt), so daß die national-englischen Truppen auf rund 5000 Köpfe gebracht werden. Das vor Malta liegende britische Geschwader hat Segelorder erhalten, der Kreuzer „Minerva" ist nach El Arisch gedampft. Das liberale Kabinett nimmt sich der Angelegenheit mit besonderem Schneid an, um nicht etwa von der Gegenpartei der Vernachlässigung vaterländischer Interessen geziehen zu werden. Genügen die bereitgestellten Streitkräfte, falls es zum ernsten Waffengange kommen sollte?

Das mobilgemachte ägyptische Eingeborenen-Heer soll 30 bis 35000 Köpfe zählen; mit den weißen Truppen wären das 35 bis 40000 Mann. Aber es fragt sich zweierlei. Erstens, ob die ägyptischen Truppen, gegen ihren religiösen und politischen Oberherrn aufgeboten, sich treu und zuverlässig erweisen werden; zweitens aber, ob sie zur Verwendung an der Grenze auch nur zum größten Teile aus dem Lande gezogen werden dürfen. Schon hat Lord Cromer berichtet, daß gerade des Sinaihalbinsel-Grenzstreites wegen unter der Bevölkerung Ägyptens Unruhe herrsche. Beiläufig bemerkt, ist der ägyptische Soldat, vom Sudaner vielleicht abgesehen, dem türkischen nicht gewachsen.

Von der Türkei heißt es, daß sie bei Einberufung aller Aufgebote 1½ Million Streiter auf die Beine bringen könne. Selbstverständlich ist ein großer Teil davon örtlich gebunden, und auf einen anderen großen Teil kann wegen der Entlegenheit seiner Standorte und schlechten Verbindungen bei einem Kriege an der Schwelle Ägyptens nicht gerechnet werden. Aber 60 bis 70000 Mann vermag die Türkei ohne übergroße Anstrengung dort zu versammeln und — was nicht minder wichtig ist — zu verpflegen, ohne daß die Engländer es zu verhindern vermögen. Sollte es wirklich zu kriegerischen Maßnahmen kommen, so würde sich England von vornherein zur zeitraubenden und kostspieligen Heranschaffung einer Division oder gar eines Armeekorps vom vereinigten Königreich aus verstehen müssen.

Asien im Monat Oktober.

Wer einer tieferen Auffassung der Politik des fernen Ostens fähig ist, für den kann es keinen Augenblick zweifelhaft sein, daß der wichtigste Vorgang, den die gesamte asiatische Interessensphäre innerhalb dieses Jahres aufzuweisen hat, in dem Erlasse des Kaisers von China vom 1. September 1906 zu suchen ist. Dieser Erlaß bedeutet für das Reich der Mitte weit mehr als die einige Monate vorher erfolgte Ankündigung einer Verfassung. Er hat diejenigen aufgeklärt, die da glaubten, China werde sich nunmehr etwas phantastisch in eine Umgießung seiner Staatsform auf europäische moderne Matrize stürzen. Die reformatorischen Schwärmer unter den Mandarinen stehen enttäuscht zur Seite. Die Männer aber, in deren Händen die nationale Zukunft Chinas ruht, haben das Steuer mit fester Hand ergriffen und schreiten erhobenen Hauptes einer sicherlich nicht unbedeutenden Zukunft zu. Keine moderne Verfassung, sagt das Manifest, wenigstens fürs erste keine, wohl aber anstatt dessen alle diejenigen Reformen, welche geeignet erscheinen, die chinesische Nation für ein modernes staatliches Leben heranzubilden. Auf drei Punkte hin richtet sich die reformatorische Absicht der leitenden Männer: Die Erziehung des Volkes muß von Grund aus umgestaltet und von der alten literarischen Basis entfernt werden; die gesamte Verwaltungsorganisation bedarf der Reorganisation und Umformung; die territorialen Söldnerscharen sollen verschwinden und allmählich einem modernen nationalen Heere mit Ersatzpflicht und Reserve-Cadres Platz machen. So etwa lautet das Programm, welches die Kaiserin-Witwe aufgestellt hat. Die ersten Schritte aber, welche zur Ausführung dieses Programms unternommen sind, zeigen deutlich, daß man weit davon entfernt ist, wie in früheren Zeitläufen die Reformarbeit wieder im Sande verlaufen zu lassen. Wohl ist in Peking eine Zentralkommission niedergesetzt, welche das ganze Reformwerk leiten soll. Diese Kommission besteht aus hohen Würdenträgern, daneben aber aus Vertretern der Generalgouverneure. Tatsächlich soll nämlich von den letzteren die Hauptarbeit geleistet werden. Man ist sich sehr wohl bewußt, daß die Verschiedenheit der einzelnen Teile des Landes eine so tiefgehende ist, daß von einer einheitlichen Schablonisierung von der Zentralstelle aus keine Rede sein kann. Die Generalgouverneure werden aufgefordert, unverzüglich ans Werk zu gehen. Nach dem Muster der Vorarbeit Yuan-shi-kais, des geistigen Hauptes der gesamten Reform, sollen sie alsbald ihre Heereskontingente auflösen, auf neuer Grundlage wieder aufbauen oder die bisher bestehenden Formationen als eine Art von Reserve einreihen. Wie rasch man auf diesem Wege vorwärts gekommen ist, zeigen die am Eingang des Sommers in der Nähe von Kanton abgehaltenen modernen Manöver einer der bereits reorganisierten Territorialarmeen. Daß der Schwerpunkt der Arbeit nicht in Peking verbleiben soll, erhellt u. a. auch daraus, daß Yuan-shi-kai seine rechte Hand und nach ihm den einflußreichsten und klügsten Politiker des Landes, Tuan-Fang, mit der zweitwichtigsten Statthalterschaft Chinas, dem Vizekönigtum von Nanking, betraut hat.

Was nun die Lösung der Erziehungsfrage betrifft, so haben an dieser Stelle die Japaner bereits nach Möglichkeit vorgearbeitet, um den maßgebenden Einfluß in die Hände zu bekommen. Dennoch steht zu erwarten, daß sich China seiner japanischen Lehrer nicht mehr lange bedienen wird; bedeutet doch die ganze Konstruktion des Reformprogrammes eine Niederlage derjenigen Würdenträger sowie derjenigen Mitglieder der europäischen Studien-Mission, welche die ganze Angelegenheit nach japanischem Muster gestalten wollten. Diese Herren empfahlen kurzerhand die Einführung der japanischen Verfassung, der japanischen Verwaltung und der japanischen Gesetzgebung in China. Sie sind unterlegen. Man wird auch in der Verwaltung nicht nach japanischem Muster

verfahren. Aber gerade an dieser Stelle ist vieles umzugestalten und von Grund aus zu bessern. Die Bestechlichkeit der chinesischen Mandarinen ist weltbekannt. Es wird nicht leicht sein und Zeit und Weile erfordern, um ein wirklich zuverlässiges Personal für den neuen Apparat zu schaffen. Gerade in den hochwichtigen Zweig der Ausgestaltung der Beamtenhierarchie aber können die Japaner nicht eindringen; dazu ist das chinesische Nationalbewußtsein bereits viel zu rege. Auch bei gewissen Zweigen des Unterrichts wird Japan an und für sich versagen. Wenn es auch an einzelnen Stellen sogar bereits japanische Handarbeitslehrerinnen ins Land zu bringen gewußt hat, so ist es doch sicher unfähig zur Mitarbeit, wo der Ausgangspunkt der größten Entwicklung liegt. Man fordert nämlich von Peking die Generalgouverneure auf, vor allen Dingen technische Schulen zu errichten. An dieser Stelle entwickelt sich sofort eine scharfe Konkurrenz der europäischen Nationen. Als technische Lehrer sind Asiaten kaum verwertbar. Hier freilich wäre der Punkt, an welchem der deutsche Wettbewerb vor allem mit durchschlagendem Erfolge einsetzen könnte. Unsere technischen Schulen gelten mit Recht als die besten der Welt, und wenn unsere Regierung und unser Publikum in Handel und Industrie den rechten Moment nicht verpassen, so kann sich daraus, daß wir die Chinesen in das Gebiet der modernen Technik einführen, eine außerordentlich aussichtsreiche Perspektive ergeben. Kommen die technischen Lehrer aus Deutschland, so müssen ihnen auch deutsche Apparate, Muster und Werkzeuge folgen. Und daß China, das künftige China wenigstens, ein fast unbegrenztes Absatzgebiet für Maschinen, Apparate und Werkzeuge darstellen wird, liegt auf der Hand. Hier heißt es also alert sein und den Augenblick nicht versäumen.

Die Schwierigkeiten, die sich der Reorganisation des Beamtentums gegenüberstellen, gehen mit denjenigen im Heerwesen vielfach Hand in Hand. Der Mandarin ist heute hoch angesehen eigentlich nur im Zivildienst. Zivilmandarinen der VII. Rangklasse können heute selbst Militärmandarinen der IV. Klasse Befehle geben. Der Militärmandarin ist bei der Bevölkerung wenig beliebt und wenig angesehen. Offiziere bis zur II. Rangklasse dürfen bei Vergehungen sowohl auf die Anordnung ihrer militärischen Vorgesetzten, als auf die Anordnung hochstehender Zivilmandarinen mittels Bambusstäben verprugelt werden. Es gilt nun zunächst, diese schiefe Stellung, in welcher die Bevölkerung den Offiziersstand erblickt, zu beseitigen. Es wird das nicht so leicht sein. Zahlreiche kleine Maßregeln, die darauf hinzielen, die Söhne der ersten Klassen dem Militärstande zuzuführen, zeigen, daß man die an dieser Stelle bestehenden Schwierigkeiten sehr wohl erkannt hat. Man wird seinen Ausgangspunkt bei der Reform an dieser Stelle füglich von der Mandschuarmee her nehmen müssen. Die Mandschuoffiziere nämlich durften niemals geprügelt werden; sie galten als Angehörige der höheren, herrschenden Erobererkaste. Die sogenannten Tatarengenerale stehen sogar in den Nordprovinzen dem Generalgouverneur im Range gleich, oder im Falle größerer Anciennität über ihm. Knüpft man hier an, so wird es vielleicht gelingen, die Verachtung, mit welcher heute die Angehörigen der wissenschaftlichen bzw. Literatenkreise dem Wehrstande begegnen, allmählich zurückzudrängen.

Bezüglich der Schulreform hat sich übrigens Yuanshi-kai schon heute dahin ausgesprochen, daß man die Befürchtung hegen müsse, die fremden Schulen — damit sind wohl in erster Linie die Missionarschulen gemeint — erzögen keine nationalen Chinesen, sondern eine Art Ausländer. Auf dem Gebiete der Technik wird man sich indessen schlechterdings an ausländische Lehrkräfte halten müssen.

Für die Reorganisation der Verwaltung haben die Chinesen ein vorzügliches Vorbild zur Seite. Die Organisation der Seezollverwaltung unter Leitung Sir Robert Harts hat ihnen seit Jahrzehnten gezeigt, wieviel ein intakter und korrekter Beamtenapparat zu leisten vermag. Es ist bekannt, daß die chinesische Regierung gewillt ist, auch die Seezollverwaltung allmählich den fremden Einflüssen zu entziehen; sie hat bisher freilich nicht gewagt, Sir Robert Hart seines Amtes zu entsetzen. Auf eine Eingabe der China-Association in London hat der Staatssekretär des Äußeren vor einigen Tagen geantwortet, China habe sich bereit erklärt, die bewährten Einrichtungen mindestens soweit intakt zu lassen, als in ihnen eine Garantie für den regelrechten Fortbestand des Schuldendienstes gefunden werden müsse. Auf der Tagung der britischen Handelskammern in Bristol hat Sir Edward Gray ausdrücklich versichert, daß die Einsetzung einer Zentralzollbehörde in Peking nach der Versicherung Chinas die Kreise Sir Robert Harts nicht stören werde.

Das deutsche Kapital ist am chinesischen Anleihedienst nicht in demselben Umfange interessiert wie das britische; wohl aber werden die deutschen Interessen in China von der gesamten Entwicklung des chinesischen Zollwesens berührt. Darüber kann uns die vor einigen Monaten an den Reichskanzler gerichtete Eingabe der deutschen Kolonie Schanghai unterrichten, welche gegenüber den Bestrebungen Japans die Etablierung eines außerordentlichen chinesischen Zolldienstes längs der Küste von Liaotung, insbesondere aber in der Mandschurei forderte. Die deutsche Regierung hat in Verbindung mit den anderen Mächten einen entsprechenden Druck auf Japan ausgeübt. In der Tat hat Japan jetzt nachgegeben und den ersten Schritt beliebt, um die allen Mächten feierlich versprochene Politik der offenen Tür in Szene zu setzen. Am 1. September d. J. ist Dalny zum Freihafen erklärt worden. Damit ist freilich den Interessen der europäischen Handelstreibenden an und für sich noch nicht recht gedient. Die Bahnverbindungen von Dalny rückwärts durch Quantung sind außerordentlich mangelhaft; sie werden in den Händen der Japaner sicherlich nicht zur Ermunterung des Fremdenhandels betrieben. Die europäischen Kaufleute haben im Gegenteil den Antrag gestellt, die chinesische Regierung möge in Dalny ihre Zollämter errichten, wie sie dies im Einverständnis mit der deutschen Regierung in Tsingtau getan hat. Davon hat Japan bisher nichts wissen wollen. Ein bezüglicher Vorschlag der internationalen Handelskammer von Schanghai ist mit dem Hinweise abgewiesen worden, daß man nachgeben würde, falls Japan dieselben Vorteile in Dalny erlangen könnte, wie sie Deutschland in Tsingtau zugebilligt seien. Deutschland erhält nämlich vom chinesischen Zolldienst in Tsingtau als Ersatz für die im dortigen Schutzgebiet gemachten Aufwendungen $^1/_5$ des Zollertrages zurückvergütet. Man könnte sagen, daß das japanische Verlangen an sich nicht unbillig wäre. Die Japaner aber haben, wohl in der Besorgnis, daß ihre Forderung auf Gegenliebe stoßen

könnte, sogleich eine zweite hinzugefügt: sie fordern, daß Rußland für diesen Fall in seinem Küstengebiet, insbesondere in Wladiwostok, dieselben Zollspesen zur Erhebung bringe. Dafür ist nun freilich keine Aussicht vorhanden, denn Rußland pflegt mit Eifer den internationalen Handel von Wladiwostok, schickt sich soeben an, diesen Platz nach rückwärts durch eine das mandschurische Gebiet vermeidende direkte neue Bahnlinie mit der großen transsibirischen Eisenbahn zu verbinden, und wird niemals darein willigen, seinen Handel durch Zollspesen zurückzudämmen. So sind die europäischen Kaufleute wohl oder übel genötigt, in dem japanischen Freihafen Dalny besondere Niederlassungen zu errichten. An und für sich würde das keine Schwierigkeiten bereiten; aber in Dalny fehlt der an den übrigen Küstenplätzen des Ostens etablierte chinesische Händler, mittels dessen Hilfe man das Geschäft ins Land hinein konsolidieren kann. Japan aber dürfte chinesischen Niederlassungen in Dalny kaum die Wege ebnen; hat es doch alle Punkte von irgend welchem wirtschaftlichen Interesse alsbald kolonisiert. Ich erinnere nur an die japanische Niederlassung an der Yalumündung, an Plätze wie Antung, das unter der Einwirkung der japanischen Zuwanderung von 1000 auf 30000 Einwohner angewachsen ist. Die Japaner sind mit allem Eifer am Werke, die handelspolitische Schachpartie mit Rußland auf dem Schachbrett der Mandschurei zu spielen. Mit oder ohne Uniform reisen sie überall durchs Land, machen Aufnahmen und predigen insonderheit den halb unabhängigen einheimischen Fürsten und Häuptlingen das Evangelium des Panmongolismus. Ihre Bahnbeamten in der Mandschurei sind so unausstehlich und geradezu frech, daß für den nichtjapanischen Reisenden der Verkehr beinahe abgeschnitten ist. Chinesen, selbst Angehörige höherer Stände, werden von diesen Beamten ohne weiteres verprügelt; Europäer versteht man grundsätzlich nicht, verkauft ihnen keine Fahrkarten und läßt ihr Gepäck unexpediert. Die eigentümliche Zurückhaltung, die China gegenüber dem japanischen Gebaren in der Mandschurei zeigt, dürfte aber auf nichts weniger als Sympathie oder tatsächliches Nachgeben zurückzuführen sein. Im Gegenteil, es ist anzunehmen, daß die chinesische Regierung die Japaner nur schalten und walten läßt, während sie ruhig zuwartet, um hinterher zuzugreifen und die Früchte der japanischen Umformung einzuheimsen. China hat übrigens neuerdings die Plätze Antung und Tatung für den Fremdenverkehr geöffnet und daselbst unterm 13. September ordentliche Zollstellen etabliert. Die Deutschen Ostasiens haben die Bedeutung des mandschurischen Handelsgebietes sehr wohl erkannt; sie fordern gegenwärtig energisch die Errichtung eines deutschen Konsulats in Mukden und eines zweiten in Dalny. Es scheint, daß unsere Regierung vorläufig nicht geneigt ist, diesen Wünschen entgegen zu kommen. Allerdings muß betont werden, daß der deutsche Unternehmungsgeist in China mit demjenigen der anderen Mächte, zumal während der letzten Periode seit dem Kriege, in keiner Weise Schritt gehalten hat. Es ist deshalb hohe Zeit, das Publikum über die Wichtigkeit der augenblicklich auf wirtschaftlichem Gebiete in China fallenden Entscheidungen aufzuklären. Die Regierung aber sollte nicht zuwarten und mit ihren Konsulaten nachhinken, sondern durch ein frisches und fröhliches Vorangehen dem Unternehmungsgeist des Handels und der Industrie neuen Anreiz geben.

Die Politik des Ostens zeigt im gegenwärtigen Augenblicke auch außerhalb Chinas noch sehr interessante Vorgänge. Ein Besuch der japanischen Flotte in England, dem sich auf der Rückkehr ein solcher in den Vereinigten Staaten anschließen soll, ist unterm 8. September angekündigt worden. Wenn auch unsere Reichstagsabgeordneten bei ihrer Ostasienreise in Japan eine glänzende Aufnahme gefunden haben, so erscheint deshalb doch die japanische Politik während der letzten Wochen nichts weniger als anschmiegsam und bescheiden. Gewisse kleine Anzeichen können in dieser Beziehung Irrtümer nicht aufkommen lassen. Ich erinnere an den viel besprochenen Bericht des Direktors der Nippon Yusen Kaisha, der bei Besprechung der japanischen Schiffahrt und ihrer voraussichtlichen Ausdehnung sich dazu hinreißen ließ, von „Frechheit und Anmaßung der fremden Schiffsgesellschaften östlich von Suez" zu reden. Man bemerkt auch, welch einen Staub am politischen Himmel die Separierung bzw. angebliche Ausweisung japanischer Kinder aus den Schulen der Weißen in San Francisco aufgewirbelt hat.

Zurzeit erscheinen auch die verschiedenen Vorkommnisse in Vorderasien geeignet, die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich zu lenken. In Kleinasien hat die türkische Regierung soeben wieder einmal eklatant ihre Ohnmacht bewiesen. Es hieß in den früheren Jahren immer, daß die Widerstände an der Nordseite der Anatolischen Halbinsel darauf zurückzuführen seien, daß russischer Einfluß den Gegnern der türkischen Regierung den Rücken steife. Heute ist von einem russischen Einfluß in dieser Richtung kaum die Rede. Trotzdessen hat eine ungeschickte Eintreibung von Personalsteuern im Bezirk Erzerum Ruhestörungen verursacht, bei denen die ganze Ohnmacht des Sultans zutage trat. Als man den kurdischen Mufti als den Leiter einer Oppositionsbewegung gegen die Eintreibung der Steuer verhaftete, ward der Polizeichef kurzerhand totgeschlagen, der Generalgouverneur Ata-Bey aber gefangen und nach Konstantinopel das Ultimatum abgegeben, daß man Ata-Bey einfach hinrichten werde, wenn der Mufti nicht freigegeben und von der Steuereintreibung Abstand genommen würde. Die hohe Pforte sah keinen anderen Weg, ihren Generalgouverneur vom Tode zu retten, als den Aufständischen einfach nachzugeben.

Weit weniger nachgiebig hat sich der Sultan während der letzten Wochen englischen Ansprüchen gegenüber gezeigt. Zwar ist es den Engländern gelungen, in Anatolien eine Verlängerung ihrer Eisenbahnkonzession um 104 km zu erhalten, und zwar 85 km für die Strecke Diner-Egerdir (mit einer 19 km langen Zweigbahn zum See von Burdur). Sie wird deshalb imstande sein, für den wirtschaftlichen Aufschluß gewisser fruchtbarer Gebiete der Konia-Linie der Anatolischen Bahn mit Erfolg Konkurrenz zu machen; aber sie hat weder die Erlaubnis bekommen, von Adalia aus zu bauen, noch das erbetene Privileg für Einrichtung der Schiffahrt auf dem See von Egerdir erhalten. Das einzige, was sie erreichte, ist die Zusage, daß man diese Konzessionen keiner anderen Gesellschaft geben wolle.

In Persien ist man unterdessen in eine Periode von Verfassungskämpfen eingetreten, welche insofern eine gewisse Bedeutung haben, als ihr Ausgangspunkt fraglos die immer verzweifelter werdende Finanznot des Landes ist.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Tabakausfuhr aus Cavalla (Türkei) im Jahre 1905.

Da die Zurichtung des Tabaks etwa ein Jahr erfordert, bis er zu Ballen zusammengeschnürt verkaufsfertig geworden ist, so kommt immer nur der vorjährige Tabak in den Handel. Die Ernte im Jahre 1904 hatte, was Quantität anlangt, ein mittleres Ergebnis geliefert. Da im August und September 1904 reichliche Regen niedergegangen waren, so hatten diese die obersten Blätter der Pflanzen, welche die besten Erträgnisse liefern, verdorben. Obwohl infolgedessen an die Bauern nur mittlere Preise gezahlt wurden, stellte sich der Tabak durch die erforderliche, sehr sorgfältig vorzunehmende Manipulation ziemlich hoch im Erstehungspreise. Außerdem war noch ziemlich viel teuer eingekaufte Ware vom Vorjahre am Markte, was die Lage nicht gerade verbesserte. Im späteren Verlaufe des Jahres 1905 vollzogen sich die Verkäufe ruhig, so daß sich auch die Kleinhändler wieder rege daran beteiligten.

Die mittleren Preise fob. Cavalla waren:

Ghinbek	12	bis	19	frcs pro kg
Kir	5	„	7	„ „ „
Pursneian	3	„	4	„ „ „
Drama	2,50	„	3,50	„ „ „
Mindere Sorten	0,65	„	2,50	„ „ „

Im ganzen wurden im Jahre 1905: 8665924 kg Tabak im Hafen von Cavalla verschifft, die schätzungsweise einen Wert von 21 Millionen Franken darstellen.

Im einzelnen wurden ausgeführt:

nach	kg	nach	kg
Aden	24662	Finnland	43707
Deutschland	288105	Frankreich	15336
England	332688	Griechenland	12
Österreich-Ungarn	5171887	Holland	33380
Kapstadt	1921	Britisch-Indien	29336
Cypern	7304	Italien	45368
Djibouti	744	Malta	39360
East London (Afrika)	170	Rumänien	104279
		Rußland	197100
Ägypten	795731	Singapore	1544
Vereinigte Staaten von Amerika	733260	Türkei	800000
		Zusammen	8665894

Für das laufende Jahr wird ein starkes Anziehen der Preise erwartet, da die Ernte 1905 nur geringe Erträgnisse an Tabak geliefert hat.

(Nach einem Berichte des Kais. Konsulats in Salonik.)

Vorräte an Mohairwolle in Konstantinopel.

Die Vorräte an Mohairwolle von der vorjährigen Schur sollen zu Beginn des Frühjahrs in Konstantinopel und in Kleinasien im ganzen noch etwa 8000 Ballen betragen haben. Das Gesamtergebnis der diesjährigen Schur, an der das Vilajet Konia mit annähernd 6500 Ballen beteiligt ist, wird auf rund 65000 Ballen geschätzt. Da inzwischen etwa 35000 Ballen verkauft sind, so ergibt sich ein zurzeit im Lande vorhandener Bestand von ungefähr 38000 Ballen. Hiervon dürften etwa 20000 Ballen in Konstantinopel sich befinden und der Rest mit 18000 Ballen auf verschiedene Plätze Anatoliens verteilt sein.

Wie gewöhnlich, so liefern auch dieses Jahr die Provinzen Beybazar, Karahissar und Eski Schehir die beste Ware, die schlechteste Sorte kommt aus Kastambul und Umgegend.

Die Preise, die vorübergehend etwas gestiegen waren, stellen sich zurzeit wieder, wie im Frühjahr, für die Okka auf 20½ Piaster Gold für die erste, 19½ Piaster Gold für mittlere und 17½ Piaster Gold für dritte Qualität.

Russisches Asien.

Die Naturschätze der Insel Sachalin.

Die durch den Vertrag von Portsmouth festgestellte Grenze zwischen dem russischen und dem japanischen Besitztum auf der Insel Sachalin enthält keinerlei Anzeichen einer natürlichen Scheidung des nördlichen von dem südlichen Teile der Insel, weder in klimatischer noch orographischer oder geologischer Beziehung. Die Natur der Insel ist ziemlich einförmig. Eine Ausnahme bildet nur das südliche Küstengebiet (der ehemalige Bezirk Korsakowsk), wo die südlichen Abhänge der Bergkämme, die die Aniwabai umgeben, ein für die Landwirtschaft sehr geeignetes Land darbieten, das auf der Insel Sachalin sonst nur an einzelnen Stellen vorhanden ist. Die südliche Hälfte der Insel zeichnet sich aber nicht allein durch diese Vorzüge des Klimas und des Bodens, sondern auch dadurch aus, daß in der Aniwabai mehr Fische vorhanden sind als irgendwo an der Küste Sachalins. Die Erhaltung des nördlichen Teils der Insel ist für Rußland hauptsächlich in industrieller Hinsicht wichtig, weil dort sich alle bisher untersuchten Naphthaquellen befinden. Der Waldreichtum der Insel ist auf Rußland und Japan gleichmäßig verteilt. Ein gleiches ist auch hinsichtlich der Steinkohlen und anderen Mineralienlager geschehen.

Spuren von Naphtha finden sich fast auf der ganzen Ostküste vom 53. Breitengrade an auf einer Strecke von etwa 400 Werst Länge. Die Naphthaquellen sind insbesondere am Fuße des östlichen Abhanges des Bergkammes belegen, welcher die ganze Insel Sachalin von Nord nach Süd durchzieht. Die Quellen sind sämtlich in der Nähe der Meeresküste belegen. In letzter Zeit wurde die Naphthagewinnung auf der Insel Sachalin gesetzlich verboten, und dieses Verbot ist auch bis jetzt noch nicht aufgehoben worden. Unter den jetzigen Verhältnissen, wo man den natürlichen Reichtümern des fernen Ostens große Aufmerksamkeit widmet, dürfte die Entstehung einer Naphthaindustrie auf der Insel Sachalin für Rußland eine erhebliche Bedeutung gewinnen. Das östliche Asien ist arm an Naphthaquellen, und zwar gibt es nur solche auf der Insel Sumatra und auf einigen Inseln des japanischen Archipels. Die Produktion dieser Naphthaquellen ist kaum 15% des Bedarfs des ostasiatischen Marktes in Naphthaprodukten zu decken imstande. Der Markt wird daher mit diesen Waren aus Amerika und Rußland versorgt. Die beständige Petroleumnot einer-

seits, weite Entfernung und erhebliche Transportkosten andrerseits rufen die unverhältnismäßig hohen Preise hervor. In den Hafenplätzen Japans, des Amurgebiets und der Mandschurei erreicht der Preis schon 1 Rbl. 10 Kop. bis 1 Rbl. 25 Kop. pro Pud. von dort wird die Ware beim Vordringen in Asien immer teurer und kostet in Kalkutta und Bombay schon 2 Rbl. und mehr. Nach Japan allein werden jährlich gegen 60 Millionen Gallonen ausländischen Petroleums eingeführt. Nach den Berechnungen eines der Naphthaindustriellen in Baku verlangt der chinesische Markt jährlich bis gegen 200 Millionen Pud von diesem Produkt. Bisher konnte der Bedarf wegen Mangel der Anfuhr nicht gedeckt werden. Da die Entfernung der Insel Sachalin von dem Festlande und den Inselhäfen Ostasiens ganz bedeutend geringer ist als von New York und Batum, so würde die Lieferung von Petroleum aus Sachalin entsprechend billiger sein. Die nicht tiefe Lagerung des Naphthas auf Sachalin und die Nähe der Naphthaquellen zur Meeresküste müssen die Betriebskosten der Naphthaquellen verringern.

Sachalin besitzt jedoch auch noch ein anderes wertvolles Mineral, die Steinkohle, welche man im Gegensatz zum Naphtha an der Westküste der Insel an dem Tatarischen Golf findet. Japan hat u. a. die von russischen Industriellen genau geschürften Steinkohlenlager von Sartunai und einige andere erhalten. In den russischen Grenzen verblieb das Zentrum der Steinkohlenindustrie bei der Stadt Alexandrowsk. Die dortigen Gruben wurden vor dem Kriege von der Gefängnisverwaltung und der Montanindustriellengesellschaft Makowski & Co. ausgebeutet, deren Betrieb im März 1905 eingestellt wurde. Auch von der Sachalinsteinkohle erwartet man bei dem vorhandenen Reichtum und der hohen Qualität des dortigen Materials eine gute Zukunft. Zur Hebung der dortigen Steinkohlenindustrie wäre es erforderlich, eine der den Gruben zunächstliegenden Buchten mit Vorrichtungen auszustatten, die das Anlegen der Seeschiffe möglichst nahe bei den Kohlenlagern gestatten; sonst könnten die Untiefen des westlichen Ufers der Insel Schwierigkeiten verursachen.

Als dritte natürliche Hilfsquelle der Insel Sachalin muß man ihre reiche Vegetation nennen. Die fast den ganzen nördlichen Teil der Insel bedeckenden Wälder bieten der Holzindustrie ein unerschöpfliches Material. Bei einer regelrechten Ausnutzung dieser Waldungen muß deren Wert noch allmählich steigen; die Wälder sind jetzt aufs äußerste vernachlässigt und mit verfaulenden umgestürzten Baumstämmen angefüllt, die eine weitere Entwicklung des Baumwuchses verhindern. An vielen Stellen bemerkt man ferner die Spuren von großen Waldbränden. Die Holzindustrie hat auf Sachalin eine bedeutende Zukunft aus folgenden Gründen: Nicht nur die östlichen und südlichen Häfen Chinas, sondern sogar Tschifu, Inkon, Port Arthur und Wladiwostok, welche weit näher zu den Wäldern der Mandschurei und des Amurgebiets belegen sind, erscheinen als ständige Käufer von Holz und Holzfabrikaten aus Kanada und sogar Schweden. In Charbin, Chabarowsk und Wladiwostok wird Brennholz zu denselben Preisen und zuweilen auch teurer verkauft als in St. Petersburg. Eine regelrechte Organisation des Absatzes der Holzmaterialien von der Insel nach dem Kontinent, für welche schon die Nähe zu den großen Absatzmärkten spricht, könnte dahin führen, daß diese Materialien die aus Amerika und Schweden kommenden verdrängen.

Der Fischfang ist auf der Insel Sachalin recht bedeutend. Die besten Stellen für den Fischfang sind an Japan gekommen. (Wjestnik Finanzow.)

Die Hausindustrie im Ural.

Die Hausindustrie hat für das Gouvernement Perm eine ganz bedeutende wirtschaftliche Bedeutung. Man zählt dort über 30 verschiedene Zweige der Hausindustrie, die etwa 12000 Arbeiter beschäftigt und jährlich gegen 4½ Millionen Rubel umsetzt. Die Hausindustrie erscheint in dieser Gegend als Hilfsgewerbe für die ackerbautreibende Bevölkerung einiger Teile des Gouvernements und sogar als einziges Existenzmittel eines Teils der Fabrikbevölkerung, sobald die Produktion in den Werken eingestellt oder bedeutend eingeschränkt wird. Die Hausindustrie ist im Ural so bedeutend, weil sie eine große Menge von Rohmaterialien, wie Holz, Metall und Steine, zur Verfügung hat, sie könnte aber eine noch wichtigere Rolle spielen. So z. B. bezieht man in den nördlichen Kreisen der Gouvernements Tscherdyn und Solikamsk, die durch ihren Holzreichtum bekannt sind, sehr viele Holzwaren jetzt noch aus dem Gouvernement Wjatka.

Schon längst beschäftigte sich die Gouvernementslandschaft von Perm mit Maßnahmen zur Verbesserung der Lage der Hausindustrie, und es wurden wiederholt Vorschläge gemacht.

Jetzt aber hat die Landschaft eingesehen, daß zu den wichtigsten Aufgaben ihrer Tätigkeit in der Unterstützung der Hausindustrie die Verbesserung der Technik in der hausindustriellen Produktion gehört, die Versorgung der Hausindustriellen mit billigerem und gutem Material, die Organisation von Genossenschaften der Hausindustriellen und Gewährung eines allgemein zugänglichen Kredits an diese Genossenschaften und endlich die Regulierung des Absatzes der Erzeugnisse der Hausindustrie. Die Landschaft beabsichtigt, Lehrwerkstätten, wie in anderen Landschaften und Ländern, einzurichten, wo man auch Lager von guten und billigen Materialien zur Versorgung der Hausindustriellen anlegen will. Außerdem sollen noch fünf Techniker angestellt werden. Als wichtigster Zweig der Hausindustrie im Gouvernement Perm und im Ural erscheint die Bearbeitung von Metall und Holz, sodann folgt die Bearbeitung tierischer Produkte, Steine und dergleichen mehr. (Torg. Prom. Gaz.)

Zollbehandlung von Waren bei der Einfuhr in das Priamurgebiet.

Nach dem Gesetze vom 1./14. Mai 1904 sind ausländische Waren bei der Einfuhr in das Generalgouvernement des Amur sowohl über die an der Mündung des Amur und südlich dieses Flusses gelegenen Häfen als auch über die Landgrenze gegen die Mandschurei zollfrei einzulassen.

Darüber, ob die nach dem Priamurgebiet über die Westgrenze eingeführten Waren den Zollsätzen des Tarifs für den europäischen Handel ganz allgemein oder nur in den im Tarif von 23./10. August 1900 angegebenen Grenzen unterworfen sind, enthält das Gesetz vom Jahre 1904 keine Vorschrift, so daß dem Wortlaute nach angenommen werden könnte, das Tarifgesetz für das Priamurgebiet vom Jahre 1900 bestehe noch zu Recht. Dies entspricht jedoch nach Erkundigung an zuständiger Stelle

nicht den Absichten des Gesetzgebers, vielmehr ist in den Motiven für das Gesetz vom Jahre 1904 unzweideutig zum Ausdruck gebracht, daß das Gesetz vom 23./10. August 1900 als aufgehoben zu betrachten ist, und somit für die Einfuhr von Westen her die allgemeinen Grundsätze der Einfuhr nach Sibirien, d. h. die Sätze des europäischen Tarifs ohne Beschränkung zur Anwendung kommen.

Die Fischerei an der Murmanischen Küste im Jahre 1905.

Nach offiziellen Daten über den Ertrag der Fischerei an der Murmanischen Küste und in den Flüssen des äußersten Nordens im Jahre 1905 waren an dem Fischfang an der Murmanischen Küste 3880 Fischer mit 910 Schiffen beteiligt. Sie erbeuteten 296809 Pud Fische und erzielten aus den Lebern der Stockfische 18505 Pud Tran. Der gesamte Wert der Fische und des Trans machte 331871 Rubel aus. Mit dem Fange von Süßwasserfischen waren 25129 Fischer beschäftigt; sie fingen Fische im Werte von 647845 Rubel, darunter über die Hälfte Lachse. Im ganzen wurden gefangen: 36580 Pud Lachs für 399137 Rubel, 20276 Pud Heringe für 22642 Rubel, 84720 Pud Seedorsch für 71920 Rubel, 82558 Pud Fluß- und Landseedorsch für 154126 Rubel. Die erste Stelle beim Fischfang gehört dem Kreise Petschora, dessen Bevölkerung im Jahre 1905 48140 Pud Fische im Werte von 84002 Rubel gefangen hat.

(Wjestnik Finanzow.)

Indien und Australasien.

Zolltarifierung von Waren in Britisch-Ostindien.

Gemäß einem Zollzirkular vom 21. August d. J. sind „Unions“ (Stoffe, die halb aus Baumwolle, halb aus Wolle bestehen) von der dem Beschlusse vom 13. Juli d. J. angehängten Liste der Meterwaren im Stück aus Baumwolle gestrichen worden, so daß derartige Stoffe nunmehr statt nach Klasse 30 des Tarifs mit 3½ v. H. nach Klasse 17 mit 5 v. H. des Werts zu verzollen sind. (The Board of Trade Journal.)

Verkehr mit Kalziumkarbid in der Präsidentschaft Bombay.

Laut Bekanntmachung vom 4. Mai d. J. (Nr. 2692) sind für die Einfuhr, den Besitz, Verkauf und die Beförderung von Kalziumkarbid in der Präsidentschaft Bombay unter Aufhebung der Verordnung vom Jahre 1899 anderweite Vorschriften erlassen. Die Einfuhr dieses Erzeugnisses darf nach wie vor nur über die Häfen von Bombay und Karachi erfolgen; bezüglich der Verpackung und des Gewichts der Packstücke stimmen die Vorschriften mit den für Birma erlassenen überein.

Auf den Gefäßen müssen Aufschriften angebracht sein, die in deutlichen Buchstaben die Worte: „Carbide of calcium — dangerous if not kept dry“ zusammen mit folgender Warnung enthalten: „The contents of this package are liable, if brought into contact with moisture, to give off a highly inflammable gas.“

(The Bombay Government Gazette.)

Neue Konkursordnung in Niederländisch-Indien.

Nach einer kürzlich veröffentlichten Verordnung des Generalgouverneurs vom 24. Juli 1906 (Staatsblad Nr. 348) tritt die durch Königlichen Beschluß vom 19. November 1904 für Niederländisch-Indien erlassene neue Konkursordnung am 1. November d. J. in Kraft.

Die Konkursordnung schließt sich im wesentlichen, sowohl was das Konkursverfahren wie auch die materiellen Voraussetzungen und Folgen der Konkurseröffnung betrifft, an die modernen europäischen Konkursordnungen an. Die wesentlichste Neuerung ist die, daß fortan nicht allein Kaufleute, sondern auch Privatpersonen und andere Schuldner sowie Ehefrauen in Konkurs erklärt werden können.

Zuständig für die Konkurseröffnung ist der Raad van Justitie (Gericht erster Instanz) des Wohnsitzes des Schuldners.

Als Konkursbehörde fungiert die Waisen- und Nachlaßkammer unter der Aufsicht eines Richterkommissars.

Der Raad van Justitie kann bei der Konkurseröffnung einen vorläufigen Gläubigerausschuß ernennen, der später in der Gläubigerversammlung durch einen endgültigen Gläubigerausschuß ersetzt wird.

Das Institut des Zwangsvergleichs ist übernommen; auch sind besondere Bestimmungen über die Bewilligung eines Moratoriums getroffen.

Die mit der neuen Konkursordnung nicht mehr übereinstimmenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches, des Handelsgesetzbuches und der Zivilprozeßordnung werden teils aufgehoben, teils entsprechend geändert.

Gleichzeitig werden neue Strafbestimmungen für die von Europäern und Eingeborenen begangenen Konkursvergehen getroffen. Danach können Europäer wegen Konkursvergehen mit Gefängnis von 1—5 Jahren bestraft werden. Leichtere Übertretungen werden mit Gefängnis von kürzerer Dauer gestraft. Für Inländer tritt an Stelle dieser Strafen Zwangsarbeit ohne Schließung in Ketten von gleicher Dauer.

(Nach einem Bericht des Kaiserlichen Generalkonsulats in Batavia.)

Gummi auf Ceylon.

Der Gummimarkt in Ceylon hat sein einseitiges Gepräge beibehalten, der größte Teil, ca. 70%, geht in Konsignation nach London, während fast aller an Ort und Stelle feilgebotener Gummi für amerikanische Rechnung aufgenommen wird. Nach Deutschland ging während der letzten drei Monate nur ein kleiner Bruchteil von ca. 1600 lbs.

Die Preise haben in der letzten Zeit etwas nachgegeben; man bezahlt heute für allerfeinste Qualität ca. 4 Rupien, während etwas geringere Sorten bereits für 3,75 Rupien zu haben sind.

In Rußland begegnet die Einfuhr Schwierigkeiten, weil man die feinen, hell aussehenden Ceylon-„Biskuits“ nicht als Rohprodukt passieren lassen will. Der Unterschied im Zoll ist sehr erheblich (7 Rubel pro Pud), so daß man sich möglicherweise veranlaßt sehen wird, unscheinbar aussehenden Scrap Rubber extra für diesen Markt herzustellen.

Überschwemmungen in Behar.

Die durch den Niedergang des Indigobaues ohnehin schwer heimgesuchte Landschaft Behar ist in diesem Sommer von bedeutenden Überschwemmungen betroffen worden. Zwar war Behar in der Regenzeit schon immer den Verwüstungen ausgesetzt, die eine unregelmäßige Verteilung der Monsunregen mit sich brachte, noch nie aber sollen so große Strecken so stark in Mitleidenschaft gezogen worden sein wie in diesem Jahre. Am meisten soll der Zuckerbau gelitten haben. Hunderte und Hunderte von Acres, die mit Zuckerrohr bebaut sind, stehen unter Wasser, und erfahrungsgemäß ist Zuckerrohr, das im Wasser gestanden hat und dann den Strahlen einer heißen Sonne ausgesetzt wird, unrettbar verloren. Es wird daher befürchtet, daß eine ganze Reihe von Zuckerfaktoreien schwere Verluste erleiden werden, und die Arbeit vieler Jahre wird damit vernichtet sein. Fast ebenso schlimm steht es mit der Rheafaserindustrie, mit deren guten Aussichten man vielfach den Indigopflanzer tröstete. Auch hier dürfte viel Geld und — da es Jahre dauert, diese Kultur aufzubauen — auch Arbeit verloren sein. Verhältnismäßig geringere Verluste hat der Indigobau infolge der Überschwemmung zu beklagen.

(Bericht des Kaiserl. Generalkonsulats in Kalkutta.)

Reisnot in Indien.

Die Hoffnungen auf Linderung der Reisnot in Ost-Bengalen haben sich bis jetzt nicht erfüllt; vielmehr hat sich die Notlage seit einiger Zeit noch verschärft. Eines Teiles der Bevölkerung hat sich eine starke Erbitterung gegen die Händler bemächtigt, und man hat den Versuch gemacht, diese bei dem Ansatz ihrer Preise zu beeinflussen, auch sind Drohungen ausgestoßen worden, das Volk werde sich der Vorräte gewaltsam bemächtigen, wenn sie sich nicht unterwerfen. Dadurch ist die Lage insofern verschlimmert worden, als nun die in Betracht kommenden Handlungshäuser, die ihren Sitz in Kalkutta haben, für ihre Vorräte bei den Agenturen auf dem platten Lande fürchten und sich nur schwer entschließen, weitere Sendungen dorthin zu richten. Sie verlangen von der Regierung Zusicherung dahin, daß ihren Agenturen draußen nötigenfalls bewaffneter Schutz zuteil werde.

(Bericht des Kaiserl. Generalkonsulats in Kalkutta.)

Ostasien.

Vorschriften für die Zollbehandlung von Reisegepäck.

Durch einen Beschluß des Departements für Handel und Gewerbe vom 3. August 1906 sind mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1906 ab unter Aufhebung der durch Beschluß vom 3. Oktober 1905 hierfür festgesetzten Bestimmungen neue Vorschriften für die Zollbehandlung von Reisegepäck erlassen.

Japanische Ausstellung in Mukden.

Die für den Sommer d. J. geplant gewesene japanische Ausstellung in Mukden, die, wie es später hieß, auf unbestimmte Zeit vertagt sein sollte, wird nach einer in der „Japan Daily Mail" vom 11. August d. J. erschienenen Notiz nun doch abgehalten werden. Die Eröffnung soll am 1. November stattfinden.

(Bericht des Kaiserl. Generalkonsulats in Yokohama.)

Industrie-Ausstellung in Tokio 1907.

Die Verhandlungen, betreffend die Beteiligung ausländischer Firmen an der im März 1907 in Tokio zu eröffnenden Industrie-Ausstellung, sind nunmehr zum Abschluß gekommen.

Es können Maschinen, Werkzeuge und technische Artikel ausgestellt werden. Hierzu stellt die Ausstellungsverwaltung 600 bis 700 tsubo (1 tsubo = 3,306 qm) Grund mit Gebäuden, die sie selbst errichtet, und die entsprechend den Gebäuden der letzten Osaka-Ausstellung aus Hallen mit runden Pfählen, Wellblechdächern und kalkverkleideten Holzwänden bestehen sollen, den ausländischen Firmen von Tokio und einen gleich großen Raum denen von Yokohama zur Verfügung. Die Aussteller zahlen einen Mietspreis von 25 Yen pro tsubo für die Dauer der Ausstellung, während, soweit bekannt, von japanischen Ausstellern keine Platzmiete erhoben wird. Die Ausstellungsverwaltung liefert ohne Extrakosten elektrisches Licht und elektrische Kraft in zwei Hauptleitungen, an welche die Aussteller ihre Maschinen auf eigene Kosten anschließen können. Ebenso müssen die Aussteller die Kosten der Fundierung für die Aufstellung ihrer Maschinen tragen. Die Verwaltung übernimmt die Bewachung der ausgestellten Gegenstände. Für Verkäufe von ausgestellten Sachen wird keine Abgabe erhoben.

Von den in Yokohama und Tokio ansässigen fremden Firmen sind bereits genügend Subskriptionen eingegangen, so daß der zur Verfügung gestellte Raum ganz in Anspruch genommen ist.

Die nächste große Landesausstellung soll nach den letzten Nachrichten im Jahre 1912 in Tokio abgehalten werden. Näheres ist darüber noch nicht bekannt geworden.

Winke für die Ausfuhr nach China.

Der Bericht amerikanischer Spezialagenten, welche nach China entsandt wurden, um die dortigen Marktverhältnisse und die Aussichten für den Absatz amerikanischer Waren zu studieren, wurde seitens der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika in einem Heft mit dem Titel Trade with China veröffentlicht. Das Heft enthält unter anderem verschiedene, auch für die deutschen Exporteure beachtenswerte Winke für die Ausfuhr nach China. Die Drucksache liegt in den nächsten vier Wochen im Reichsamt des Innern, Berlin W., Wilhelmstraße 74, im Zimmer 174 für Interessenten zur Einsichtnahme aus.

Japanischer Zolltarif.

Von dem am 1. Oktober 1906 in Kraft getretenen japanischen Zolltarif, der im Septemberheft des „Deutschen Handelsarchivs" mitgeteilt ist, hat die Königliche Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW., Kochstraße 68/71, eine Sonderausgabe veranstaltet, die zum Preise von 0,80 Mark bezogen werden kann.

Notiz.

Die „Nachrichten für Handel und Industrie" enthalten in Nr. 124 vom 29. Oktober 1906 einen eingehenden und interessanten Bericht über die Lage der japanischen Schiffahrt nach dem Kriege.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin.
Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 11.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft

1906, Dezember. No. 3. VI. Jahrgang.

Die japanische Handelsflotte.

Von D. Kürchhoff.

Die Japaner sind, wie aus der Lage und Gestaltung ihres Landes erklärlich, von jeher ein seefahrendes Volk gewesen, und bevor 1625 die japanische Regierung ihren Untertanen verbot, ohne Erlaubnis ins Ausland zu gehen, fuhren große japanische Schiffe weit über China hinaus nach Annam, Siam, den Philippinen und traten auf diesem Wege mit den europäischen Nationen in Verbindung. Japanische Matrosen kamen 1614 nach England, japanische Kaufleute trieben Handel nach Mexiko, und im Jahre 1603 zählten die Japaner 16 Völker, mit denen sie in Handelsverbindungen standen. Die Abschließung des Handels, begonnen Ende des 16. Jahrhunderts, endgültig durchgeführt Anfang des 17. Jahrhunderts, hatte eine vollständige Beseitigung der Handelsflotte zur Folge. Die Regierung unterdrückte jede Seefahrt durch strenge Edikte, welche den Bau größerer Seefahrzeuge untersagten und die Zerstörung der vorhandenen anordneten. Den Japanern wurde bei Todesstrafe untersagt, ins Ausland zu gehen, und selbst Matrosen, die von dem Küstenverkehr an die Ufer fremder Länder verschlagen wurden, hatten nach ihrer Rückkehr unter behördlichen Überwachungen, Bedrückungen usw. zu leiden. Nicht als Ausland galten Korea, die Linkin-Inseln und in den letzten 50 Jahren auch die Kurilen, jedoch war der direkte Verkehr der Japaner mit jenen Ländern nur gering, es lag derselbe in der Hauptsache in Händen der unter großen Bedrückungen und Einschränkungen geduldeten Chinesen und Holländer, welch letztere auch allein den Verkehr mit dem gesamten Ausland vermittelten. Die Folgen aller dieser Regierungsmaßnahmen waren, daß bald jede weiterausholende Befahrung des Meeres aufhörte, und nur selten, bei dringenden Anlässen, durchfurchte der Kiel einer Staatsdschunke mit einem nach China oder Korea bestimmten Mandarin an Bord das Meer. Eine vollständige Ausrottung des seemännischen Geistes der Inselbevölkerung war jedoch um so weniger möglich, als die Schwierigkeit eines Verkehrs im Innern des gebirgigen Landes eine rege Küstenschiffahrt notwendig machte. Die bei dieser benutzten Fahrzeuge waren für größere Reisen durchaus ungeeignet, sie waren weder schnell noch sicher, denn bei ihrer großen 25—30 Fuß betragenden Breite, bei einer Länge von 100 und einem Tiefgang von 6 Fuß war es ihnen wohl möglich, bedeutende Lasten von 64—80000 Pfund zu tragen, aber sie hatten nur einen unmerklichen Kiel, mußten nach Vorschrift mit offenem Hinterteil gebaut werden und konnten daher bei ungünstigem Wetter die See nicht halten, sondern mußten sogleich in einem der zahlreichen Häfen Schutz suchen. Immerhin verhinderte diese Küstenschiffahrt, daß die Japaner vollständig der See entwöhnt wurden, und die Vorteile dieses Umstandes ergaben sich, als nach der im Jahre 1868 erfolgten Aufhebung des Verbotes, mit dem Auslande Handel zu treiben, die Entwickelung einer Handelsflotte begann.

Einige der Großen des Landes hatten es zwar schon seit 1862 zur Erhöhung ihres Ansehens für wünschenswert gehalten, sich entsprechend der Größe ihres Geldbeutels eine mehr oder minder große Zahl mehr oder minder großer Dampfer zu halten, aber da es an geeignetem Personal zur Bedienung der Maschinen fehlte, so lagen diese Fahrzeuge zumeist im stillen Hafen, und nur selten getraute sich eins von ihnen auf das schon an sich für die Schiffahrt so gefährliche japanische Meer. Erst nach der allgemeinen Freigabe des Meeres nach dem Bürgerkrieg 1868/69 begann die Verwendung europäisch gebauter Schiffe für den Verkehr des Publikums.

Nachdem zunächst kurze Zeit hindurch nur unregelmäßige Fahrten vorgenommen worden waren, wurde 1868 die erste regelmäßige Dampfschiffverbindung zwischen Osaka und Tokio von der Regierung und einzelnen Privatunternehmern gemeinsam eingerichtet. Da bei dieser Unternehmung der Erfolg nicht ausblieb, so wurde 1870 als erste größere Gesellschaft die Kwaiso Kwaisha (Transport-Gesellschaft) begründet. Die gehegten Erwartungen gingen nicht in Erfüllung, und zwar hauptsächlich durch eigene Schuld der sich 1871 wieder auflösenden Gesellschaft, die viel zu hohe Fracht- und Passagierpreise erhob; das gleiche Schicksal hätte wahrscheinlich aus dem gleichen Grunde die 1871 neubegründete Kwaiso Toriatsukaischo (Transportbeförderungsanstalt) ereilt, wenn die Regierung ihr nicht schon nach kurzer Zeit ihres Bestehens eine Subvention — bis 1874 zusammen 600000 Yen — gezahlt hätte. Bei diesem Zuschuß ließ sich die Regierung von der Absicht leiten, fremde Flaggen möglichst aus dem inneren Verkehr im japanischen Meer fernzuhalten. Vor allen Dingen handelte es sich hierbei um die amerikanische Pacific Steamship Co., die als Verlängerung der Linie San Francisco—Yokohama einen regelmäßigen Verkehr Yokohama—Kobe—Nagasaki—Schanghai eingerichtet hatte. Die japanische Gesellschaft, die seit Gewährung der staatlichen Subvention den Namen Japanese Poststeamship Company führte, vermochte infolge ihres mangelhaften Materials den gewollten Zweck nicht zu erreichen, und die Regierung wandte ihr Vertrauen und ihre Unterstützung nun dem reichen Handelsreeder Iwasaki zu. Dieser betrieb schon seit längerer Zeit unter dem Namen Mitsubischi Comp. in engen Grenzen Schiffahrt, als er 1874 von der Regierung, die zur Beförderung von Truppen und Lebensmitteln nach dem in Aufstand befindlichen Formosa nicht genügend Fahrzeuge zur Verfügung hatte, betraut wurde, 13 Dampfer zum Preis von 6 Millionen Yen zu kaufen und deren Betrieb zu leiten. Da dieser Auftrag zur vollsten Zufriedenheit ausgeführt wurde, überließ die Regierung nach

Beendigung des Aufstandes der Mitsubischi-Gesellschaft die gekauften Dampfer zur freien Benutzung und überließ ihr 1875 auch noch die von der Regierung erworbenen 14 Dampfer der inzwischen aufgelösten Poststeamship Company, letzeres infolge eines Vorschlages des Ministerpräsidenten an die Regierung, daß, falls die einzelnen Unternehmer nicht konkurrenzfähig erschienen, die Regierung sie zu einer Gruppe vereinigen, die Gründung einer privaten Seemannsschule fördern, auch ihre eigenen Handelsschiffe mit der Flotte dieser Gruppe vereinigen sollte. Die Gesellschaft hatte also von der Regierung 27 Dampfer ohne jede Bezahlung erhalten, und es wurde ihr außerdem eine jährliche Subvention von 250 000 Yen bewilligt. Die Schiffe waren Eigentum der Gesellschaft, jedoch waren folgende Bedingungen zu erfüllen: Die Schiffe durften weder veräußert noch verpfändet werden, im Falle einer Auflösung der Gesellschaft sollten die Schiffe der Regierung zurückgegeben werden, außerdem behielt sich die Regierung eine gewisse Aufsicht vor. Für die Errichtung und Unterhaltung einer Seemannsschule und eines Mannschaftsheimes, die die Gesellschaft zu errichten verpflichtet wurde, gewährte die Regierung eine weitere jährliche Unterstützung von 15 000 Yen. Im September 1876 wurde die Gesellschaft zur unentgeltlichen Beförderung der Postsachen verpflichtet, und seit April 1882 wurde bestimmt, daß die Dampfer einen Gesamttonnengehalt von mindestens 22000 Tonnen besitzen sollten, und daß bei Ausbruch eines Krieges die sämtlichen Dampfer sofort gegen eine Entschädigung von $4^1/_2$ bis $5^1/_5$ Yen pro Monat und Tonne zur Verfügung gestellt werden müßten.

Die Mitsubischi-Gesellschaft betrachtete als ihre erste Aufgabe die Beseitigung der lästigen amerikanischen Konkurrenz. Der kurze, aber sehr erbitterte Kampf endete mit einem vollen Sieg der japanischen Gesellschaft. Diese kaufte mit Hilfe einer von der Regierung gewährten Beihilfe die vier der amerikanischen Gesellschaft gehörigen Schiffe sowie die Bureaus und Niederlagen. Sie trieb zunächst nur Lokalverkehr, der laut Gesetz überhaupt der japanischen Flagge vorbehalten blieb, und in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre waren bereits eine ganze Reihe regelmäßig mit Dampfern betriebener Linien vorhanden, vermittelst deren alle wichtigen Küstenorte Japans in Verbindung untereinander und mit der Hauptstadt gebracht wurden. Die Verbindung mit dem Ausland war nur beschränkt, und wurde ein regelmäßiger Verkehr nur mit Shanghai einmal wöchentlich, mit Korea einmal monatlich und mit Wladiwostok ebensooft unterhalten. Der im Jahre 1877 auf Kiuschiu ausgebrochene Aufstand hatte eine weitere Vermehrung der Flotte der Gesellschaft zur Folge, denn da die Regierung sämtliche Fahrzeuge mit Ausnahme derjenigen der Schanghai-Linie zu ihren Diensten heranzog, machte sich eine erhebliche Stockung im japanischen Verkehr bemerkbar. Die Mitsubischi-Gesellschaft erhielt daraufhin eine einmalige erhebliche Subvention, die sie zum Ankauf von 8 Dampfern verwendete. Besonders was die größeren Fahrzeuge anbetrifft, so besaß diese Gesellschaft nun ein vollständiges Monopol, welcher Umstand verschiedentlich bekämpft wurde. Es scheinen dann zwischen der Mitsubischi und der Regierung Differenzen vorgekommen zu sein, jedenfalls wurde mit Hilfe der Regierung 1883 eine Konkurrenzgesellschaft die Kiyodo—Unyu—Kwaisha gegründet, die ungefähr den gleichen Dienst wie die erstgenannte Gesellschaft versah. Auch diese Gesellschaft erhielt 1883, als ein Krieg mit China in Aussicht stand, unentgeltlich von der Regierung gekaufte Schiffe zur freien Verfügung überlassen. Beide Unternehmungen erhielten vom Staat Subventionen, und es bestanden außerdem noch einige mit kleineren Dampfern und Segelschiffen arbeitende Privatreedereien. Die beiden erstgenannten Unternehmungen, die zusammen über 53 — 29 + 24 — wenn auch zumeist kleine, so doch fast vollständige neue Dampfer verfügten, wurden 1885, auf Vorschlag der Regierung, die einen heftigen Konkurrenzkampf anscheinend nicht wollte und auch ihre Bedenken gegen ein Monopol nicht mehr hatte, zur Nippon Yusen Kwaisha vereinigt. Diese Gesellschaft, der zunächst von der Regierung auf 15 Jahre (1885 bis 1900) eine Zinsgarantie von 8%, die 1887 in eine feste Subvention von jährlich 880 000 Yen umgewandelt wurde, gewährt wurde, änderte zunächst am Geschäftsbetrieb wenig, sie betrieb den Küstenverkehr weiter, und erst nach dem chinesisch-japanischen Krieg, dessen glücklicher Ausgang überhaupt einen ganz beträchtlichen Aufschwung des Verkehrs zur Folge hatte, begann ein weiterer Ausbau der Schiffahrtslinien nach dem Süden und in diesem Jahrhundert auch nach dem Norden, nach den Häfen der Mandschurei. Unterstützt durch reichliche Subventionen der Regierung dehnte die Gesellschaft im Jahre 1896 ihr Arbeitsgebiet über die japanischen und chinesischen Gewässer hinaus aus. Im Jahre 1896 wurde zunächst ein regelmäßiger Verkehr mit Europa eröffnet, und zwar anfangs mit monatlichem, sehr bald aber mit 14tägigem Schiffsverkehr. In diesen Dienst sollten zehn vollständig neue Schiffe, die teils aus der chinesischen Kriegsentschädigung, teils aus der ganz bedeutenden Beihilfe, die der japanische Staat der Gesellschaft gewährt hatte und noch weiter gewährte, bezahlt werden. Entsprechend der Fertigstellung der neuen Schiffe wurden die ursprünglich in dem Betrieb verwendeten alten Dampfer zurückgezogen. Die neuen Fahrzeuge waren mit besonderer Rücksicht auf den Verkehr mit Asien gebaut, mit Einrichtungen zum schnellen Laden und Löschen sowie mit allen Bequemlichkeiten für eine große Anzahl Reisender I. und II. Klasse versehen und durchweg elektrisch erleuchtet. Die Geschwindigkeit beträgt 12 Knoten und die Reise nach Japan wird in 45 Tagen, ohne unterwegs anzulegen, ausgeführt. Für das Umladen von Gütern, die nach Schanghai, Niutschwang, Tientsin und Kilung in China, Otaru, Hakodate, Fuschiki in Japan, Gensan, Tschemulpo und Fasan in Korea bestimmt sind, sind Einrichtungen vorhanden, das gleiche gilt für die Beförderung von Gütern nach Wladiwostok.

Die Gesellschaft betreibt außerdem einen vierzehntägigen Dienst nach Bombay, ferner einen vierzehntägigen Verkehr im Anschluß an die Great-Northern-Eisenbahn von Seattle nach Yokohama, Kobe, Moji, Hongkong, ebenfalls mit ganz modernen Dampfern, die für Passagier- und Frachtverkehr eingerichtet sind, und einen dreißigtägigen Verkehr von Yokohama nach Kobe, Schanghai, Hongkong, Sydney, Melbourne, Adelaide.

Neben dieser, bei weitem größten japanischen Gesellschaft entwickelten sich noch andere Gesellschaften und Reedereien, von denen besonders zu nennen sind:

Die Osaka Shosen Kwaisha, die Linien innerhalb der japanischen und chinesischen Gewässer betreibt.

Die Tokio Kisen Kwaisha, die im Verein mit je einer englischen und amerikanischen Gesellschaft den Postdienst zwischen San Francisco und Hongkong unter Anlaufen von Honolulu, Yokohama, Hiogo, Nagasaki, Schanghai in einem 28tägigen Dienst versieht.

(Schluß folgt.)

Der russisch-japanische Krieg in seinem kulturellen Einflusse auf den fernen Osten.

Von Generalmajor a. D. C. von Zepetin.

(Schluß.)

II.

An den verschiedensten Punkten der Ostchinesischen Eisenbahn entstanden während des Krieges mehr oder weniger große „Etappenorte", die umfangreiche Magazine, Lazarette usw. enthielten. In größeren Orten, namentlich in Mukden, Charbin, Inkou usw. bildete sich sogar eine Europäerstadt neben der chinesischen. Die europäischen Waren drangen bis in die innersten Teile der Mandschurei; mit den Waren, mit den Baulichkeiten, mit den Personen, die der Krieg in das Land führte oder entstehen ließ, aber auch europäische Kultur — und europäisches Geld.

Im Frieden wurde die mandschurische Bahn, wie man die Ostchinesische Eisenbahn im Vertrage bezeichnete, zwischen Rußland und Japan geteilt. An Japan fiel die Strecke Kuantschöngtszi- Port Arthur mit den Zweiglinien und Steinkohlengruben. Beide Parteien haben sich verpflichtet, diese Bahnen nur zu wirtschaftlichen Zwecken auszunützen. Nach den neuesten Mitteilungen will Japan sie verstaatlichen und die während des Feldzuges im Anschluß an das koreanische Bahnnetz entstandenen Etappenbahnen ausbauen. — Die Bahnen in Korea, welche den Export aus demselben und durch dies Land erleichtern, sind vollendet. Japan soll allen auf ihnen nach der Mandschurei gehenden japanischen Waren den Zoll erlassen haben.

Denn in Korea, dem früher verschlossenen, dem Einsiedlerlande, herrscht nun der Japaner, und zwar wie in der Regierung, so auch im Handel.

Nach dem Verlust von Port Arthur und Dalnij hat die Einfuhr in das russische Ostasien Wladiwostok zum Eingangshafen. Bekanntlich war die Entwicklung dieses freilich einen nicht unbedeutenden Teil des Jahres von Eis und Schnee eingeschlossenen Hafens vor wenigen Jahren dadurch sehr ernstlich bedroht, daß ihm die Rechte des Portofranco, Freihafens, entzogen wurden, und er gegen das mit Gewalt zum „Zukunftshafen" des fernen Ostens bestimmte Dalnij zurückgesetzt wurde.

In seinem bekannten „alleruntertänigsten Bericht" an den Kaiser hatte Minister Witte im Jahre 1902 gesagt: „Spricht man von Dalnij, so muß man, wenn auch in kurzen Zügen, seiner Beziehungen zu Wladiwostok gedenken. Gleich Dalnij ist Wladiwostok ein Endpunkt der Sibirischen Eisenbahn und daher in gleicher Weise daran interessiert, sowohl die Transitfrachten dieser Bahn als auch den Warenaustausch der Mandschurei mit anderen Ländern an sich zu ziehen. Die Gründung Dalnijs hat Wladiwostok ohne Zweifel ungeheuer geschädigt, und von den Kaufleuten des letzteren hört man jetzt beständig die Klage, daß Dalnij den Handel Wladiwostoks totmache, und die Erklärung, daß man, um die Bedeutung dieses größten Zentrums unseres Amur-Gebietes zu wahren, den Handel Dalnijs durch Tarife und andere Maßregeln einengen müsse ...

Man darf nicht vergessen, daß Dalnij jetzt eine ebenso russische Stadt ist wie Wladiwostok und daß daher seine Benachteiligung zugunsten der letzteren Stadt nicht zulässig ist. Die Interessen beider Städte lassen sich vereinigen, indem die Konkurrenz zwischen ihnen beseitigt wird: die Interessensphäre Wladiwostoks ist das Amurgebiet und die nordöstliche Mandschurei, diejenige Dalnijs — die übrige Mandschurei. In diesem Sinne habe ich in bezug auf den Transitverkehr ausländischer Waren Anweisungen erteilt."

Das Schicksal hat nun das lange Zeit bevorzugte Dalnij zum japanischen Tairen, das vernachlässigte Wladiwostok zum einzigen größeren russischen Einfuhrhafen in das Festland des fernen Ostens gemacht. Die Konkurrenz ist nun natürlich nur um so größer, für die Entwicklung des fernen Ostens in kommerzieller Hinsicht ein Vorteil.*)

Je mehr sich aber die Einfuhr nach russischem Gebiet Wladiwostok zuwendet, je größer daher dort der Verkehr wird, um so mehr scheint sich zunächst die bisherige Vernachlässigung Wladiwostoks fühlbar zu machen. Die Unterbindung des Seeverkehrs durch den Krieg, vielleicht auch die Zerstörungen bei den letzten Unruhen mögen das ihrige getan haben. Kurz, der Aufschwung des Handels verlangt dringend die Besserung der Verhältnisse dieses Hafens, ein Zeichen des Wachsens des Verkehrs nach dem Kriege.

So ließ sich unlängst die „Nowoje Wremja" aus Wladiwostok telegraphieren, „daß dort seit der Ratifikation des Friedens bis zum 10. Mai gegen 27 Millionen Pud Frachten eingetroffen seien, während die Lagerräume nur eine Million Pud fassen ... In derselben Zeit sind 312 Dampfer, also 52 im Monat, angekommen. Der Hafen ist aber nur mangelhaft ausgerüstet. Es fehlt an Landungsplätzen. An ein ordnungsmäßiges Ausladen der Schiffsfrachten ist gar nicht zu denken ... Die Stadt und das Börsenkomitee haben letzthin wiederholt um die Anweisung von 200000 Rubel nachgesucht, um vor dem Beginn der Regenperiode auf dem städtischen Territorium Packhäuser und Speicher zu errichten." Es wird nun ausgeführt, wie seitens der Regierung bisher die Sache verschleppt wurde, so daß den Bedürfnissen des anwachsenden Handels nicht genügt wurde. Dem wird hinzugefügt:

„Während so die Verhältnisse in Wladiwostok liegen, erwächst der Stadt ein gefährlicher Konkurrent in Fusan. Die Japaner haben sich bestrebt, dort einen vortrefflich eingerichteten Handelshafen zu schaffen." Wenn so das in den letzten Jahren vor dem Kriege stiefmütterlich in seinen Verkehrseinrichtungen behandelte Küstengebiet mehr in den Kreis des Verkehrs tritt, sieht auch die Insel Sachalin einem Aufschwunge in kultureller Beziehung entgegen. Durch den Frieden von Portsmouth ist der südliche Teil der Insel an Japan abgetreten. — Dieses Gebiet ist aber für Japan von hohem Werte und war bisher von den Russen, die Sachalin in gewissem Sinne als „ein großes Gefängnis" benutzten, ebensowenig gefördert, wie das ihnen gebliebene nördliche.

Die wirtschaftliche Bedeutung des südlichen Teiles besteht aber wesentlich in den überreichen Produkten der

*) Nach den neuesten Nachrichten aus dem fernen Osten soll die russische Regierung beabsichtigen, Wladiwostok wieder zum Freihafen zu machen.

Fischerei im weitesten Sinne des Wortes. Der Betrieb derselben wurde von den Russen selbst wenig ausgeübt, die Japaner aber waren bei ihren Fischerei-Unternehmungen in den südlichen Küstengewässern bisher nur geduldet, oft sogar nur ungern. Die „ungesetzlichen Unternehmungen" gehörten daher nicht zu den Seltenheiten.

Für die Japaner ist aber sowohl die Ausbeute an den zur Volksernährung mit Vorliebe verwendeten Fischen — Heringe, Lachs, Stör und Kabeljau — sowie an Trepang und Seekohl, die als Leckerbissen der japanischen und chinesischen Küche gelten, von hoher Wichtigkeit. Der Hering, der an den Küsten des südlichen Sachalin in solchen Mengen vorkommt, daß sich im Frühjahr mit seinem Laich tatsächlich das Meer auf weite Strecken hin milchweiß färbt, hat für Japan um deswillen eine besondere Bedeutung, daß er nicht nur zum Nahrungsmittel dient, sondern auch für die Kultur ihres teilweise sehr erschöpften Bodens, namentlich für die eine so wichtige wirtschaftliche Rolle spielenden Reisfelder, als Düngungsmittel benutzt wird. Von den Massen von Heringen, die zu diesem Zwecke in verarbeitetem Zustande nach Japan gehen, kann man sich einen Begriff machen durch die Erwägung, daß zu einer Gewichtstonne solchen Düngers sechs Gewichtstonnen dieser Fische erforderlich sein sollen. Schon vor dem Kriege sollen alljährlich als Dünger im Durchschnitte über drei Millionen Tonnen nach Japan eingeführt sein. Man darf wohl keine Prophetengabe besitzen, um schon aus der Bedeutung des Fischereigewerbes für Japan eine Ära des gewerblichen, kulturellen Aufschwunges für Sachalin vorherzusagen. Auch im Walfischfang hatten japanische Firmen, wie z. B. die von Kokura-Motoi an der Aniwa-Bai, schon bisher große Erfolge zu verzeichnen.

Welche Bedeutung hat aber der Krieg nicht für die Entwicklung der Verbindungen gehabt? Wir sprechen hier nicht von den Feldeisenbahnen, die sowohl von den Japanern wie von den Russen nicht allein als Etappenlinien zu ihren „Positionen", in denen man sich monatelang gegenüberstand, sondern sogar zur Verbindung innerhalb derselben gebaut wurden.

Wir erinnern hier nur allein an den Ausbau der Sibirischen und der Ostchinesischen Eisenbahn sowie an die Vermehrung der Betriebsmittel, an denen es bisher so mangelte.

So paradox es erscheinen mag, so ist doch in der Tat die Sibirisch-Ostchinesische Eisenbahn durch den Krieg in einer Weise in ihrer Leistungsfähigkeit gefördert worden, wie es im Frieden noch lange nicht geschehen sein würde.

Als der Krieg ausbrach, fehlte dem großen Überland-Schienenweg noch immer die Verbindung am Baikalsee. Jahrelang hatte man an der Umgehungsbahn gebaut, vollendet worden war sie aber nicht. Die Gründe dieser unbegreiflichen Vernachlässigung liegen nahe, und sind im Laufe des Krieges durch eine Reihe von Untersuchungen und Gerichtsverhandlungen der allgemeinen Öffentlichkeit bekannt geworden. Die ganze Länge der Umgehungsbahn betrug etwa 244 Kilometer (nach anderen Quellen 230 Kilometer). Wenn auch die Schwierigkeiten, die sich dem Bau der Bahn entgegengestellt hatten, sehr groß waren — die ersten 84 Werst vor Irkutsk zieht sie sich unmittelbar steil am See hin, so daß sie nur mühsam in das Gestein der ihn umsäumenden Felsen hineingearbeitet werden konnte. Man hatte u. a. zur Überwindung der Schwierigkeiten soviel Tunnels bauen müssen, daß fast auf jeden Kilometer der westlichen Strecke ein solcher kam — so hätte doch bei der Störung des Verkehrs durch die Aus- und Einschiffung bezw. die Überfahrt über den hier etwa 48 Kilometer breiten See der Bau in viel schnellerem Tempo zu Ende geführt werden müssen. Die Not des Krieges zwang schließlich zu einem solchen; heute ist die Umgehungsbahn hergestellt.

Ähnlich ungünstig lagen die Dinge vor dem Kriege, was den Zustand des Oberbaues der anderen Strecken der Sibirischen und Ostchinesischen Bahn sowie deren rollendes Material und die infolge der zu großen Stationsdistanzen ungenügende Leistungsfähigkeit der Bahn anlangte. Als der Krieg im Winter ausbrach, war der Baikalsee mit Eis bedeckt, der Verkehr auf den großen Dampffähren „Baikal" und „Angara" unmöglich. Man legte — eine in der Kriegs-, vielleicht auch in der Verkehrsgeschichte wohl einzig dastehende Maßregel — eine Bahn von der Station Baikal im Westen bis zur Station Tanchoj auf der Ostseite des Sees über das Eis. Auf dieser „Eis-Eisenbahn" hat man nach dem Berichte des den Bau persönlich fördernden Verkehrsministers Fürst Chilkow bis zum 24. März 1904 das rollende Material der Transbaikal- und Ostchinesischen Eisenbahn um 2038 Eisenbahnwaggons aller Art und 65 Lokomotiven verstärkt. Und nach diesem Tage sollen noch bis zur Abräumung der Eisenbahn nach eingetretenem Tauwetter 300 derselben Bestimmung dienende Waggons auf diese Weise auf das Ostufer des Sees geschafft sein.

Was die Stationsdistanzen anlangt, so waren diese, vielleicht mit Rücksicht auf die geringe Zahl längs der Bahn liegender, für Handel und Verkehr irgendwie wichtiger Ortschaften vor dem Kriege teilweise sehr bedeutend. Die Geschwindigkeit des Verkehrs wurde hierdurch wesentlich beeinträchtigt. Diese Stationen lagen westlich des Baikalsees durchschnittlich 12, östlich desselben 20,5 Kilometer voneinander entfernt. Die Länge der Strecke von Moskau bis Port Arthur betrug gegen 8730 Kilometer mit nur 600 Stationen. Diese Schwierigkeiten suchte man nun durch Erbauung von Zwischenstationen, Rasjäsdü, d. h. Weichen, zu mildern, die das Kreuzen von Militärzügen gestatteten. Endlich verstärkte man während des Transportes der Truppen die Schienen und Schwellen der Bahn, die angestrengten Leistungen nicht genügten. Auf diese Weise gelang es nach dem Berichte des Ministers Fürst Chilkow an den Kaiser vom 8. April 1904, die „Durchlaßfähigkeit" der Sibirischen Bahn von „vier Paar Militärzügen von Tscheljabinsk bis Krassnojarsk und drei Paar Zügen von Krassnojarsk bis Irkutsk" bis zum Sommer 1904 bis auf 11 Paar durchgehende Züge zu vergrößern. Im Laufe des Krieges wurde sie noch gehoben.

Die Geschwindigkeit des Verkehrs wuchs selbstverständlich in dem Verhältnis zu der Verringerung der Stationsentfernungen, die Strapazen der weiten Fahrt und die Kosten des Warentransportes wurden geringer, nachdem Passagiere und Frachten am Baikal nicht mehr zweimal umgeladen zu werden brauchten. Über die Schnelligkeit der Fahrt, die vom Expreßzug bis zum Militärtransport angestuft war, lauten die Ansichten sehr verschieden. Während des Krieges war sie, namentlich auf mandschurischem Boden, von so vielen Momenten abhängig, daß es unendlich schwierig war, einen der Zeit nach bestimmten

Fahrplan innezuhalten. Dann kam nach dem Kriege die abnorme Zeit der „Sabatowka", d. h. des Streiks der Beamten und der revolutionären Störungen des Betriebes. Mit großer Energie und einem raschen Erfolge ist es den Russen gelungen, die Bahn im Feldzuge sowohl gegen die Unbilden der klimatischen Einflüsse, namentlich der Schneeverwehungen des sibirischen Winters, wie auch gegen die Unterbrechungen durch den Feind, durch dessen Emissäre und die Chunchusen zu schützen. Von Tscheljabinsk bis zur letzten Etappenstation in der Mandschurei waren alle Kunstbauten bis zu den unbedeutendsten Brücken gesichert, die Bevölkerung Sibiriens zur Bewachung des Bahnkörpers herangezogen, in der Mandschurei die Stationen der Ostchinesischen Bahn zum Teil mit befestigten Reduits für die hier die Sicherung übernehmende „Grenzwache" versehen.

Eine sehr bedeutende Zahl von durch gemietete Arbeiter unterstützten Truppenteilen der technischen Waffen arbeitete ununterbrochen an der Herstellung der etwa infolge der Einflüsse des Klimas oder der Abnutzung infolge des starken Verkehrs der Besserung bedürftigen Teile des Bahnkörpers.

So gelang es, den Betrieb, der doch in mehrfacher Hinsicht beim Beginn des Krieges wenig leistungsfähigen Bahn nicht allein wider alles Erwarten während der ganzen Dauer des Krieges aufrecht zu erhalten, sondern noch andauernd zu verbessern und zu verstärken, so daß sie heute unvergleichlich leistungsfähiger ist als vor dem Kriege.

Was von der Schienenverbindung, gilt in demselben Maße von der Nachrichtenverbindung. Der überlastete Telegraph wurde durch neue Leitungen erweitert, die Städte in der Mandschurei durch Telephon-Einrichtungen miteinander verbunden, ja auch in den „Positionen" solche Linien angelegt. Daß eine große Zahl von provisorischen Feldbahnen, und zwar nicht nur für Etappenzwecke, sondern auch in den Stellungen selbst, erbaut wurden, sei nur nebenher erwähnt. Daß aber auch die Wichtigkeit, außerhalb der Schienenstraßen Truppen und Kolonnen auf den schienenlosen Wegen fortzubewegen, in den langen Pausen zwischen den großen Kämpfen, in denen die Armeen in befestigten Stellungen sich gegenüberlagen, zur Wegebesserung zwang, liegt nahe.

Aber auch die geographische Wissenschaft hat durch den Krieg gewonnen. Man war gezwungen, das bisher den Europäern wenig bekannte Land auf sein Wegenetz, seine militärische Leistungsfähigkeit für Verpflegung und Unterbringung der Truppen zu rekognoszieren. Man hatte das Gelände in seiner Bedeutung für den Krieg zu erkunden, es durch den Trigonometer und den Topographen vermessen zu lassen, Kartenmaterial für die Truppen herzustellen usw.

Und seien die Klagen, denen wir wohl mehrfach in der russischen Presse begegneten, berechtigt, daß in dieser Hinsicht nicht genug geschehen sei, immerhin ist im Verhältnis zu früheren Jahrhunderten nach dieser Richtung hin die Kenntnis der Mandschurei in großartiger Weise gefördert worden. Das beweist die Literatur aller Völker, namentlich aber die der Russen, der Japaner, der Engländer und — last not least — der Deutschen. Man kann wohl sagen, daß die Mandschurei im zwanzigsten Jahrhundert „geographisch" entdeckt wurde.

Wir schließen hiermit unsere Betrachtungen, die den Gegenstand keineswegs erschöpfen. Wir behalten uns vor, wenn es der für uns verfügbare Raum unserer Zeitschrift gestatten sollte, sie zu ergänzen. Die Zukunft wird lehren, ob unsere Anschauungen durch die Entwicklung der Verhältnisse im fernen Osten ihre Bestätigung auch nach anderen Richtungen hin finden werden. Wir glauben es mit Bestimmtheit; hierfür bürgt schon der Wettbewerb, in den Japan auf dem Festlande Ostasiens mit Rußland und China sowie den anderen auf seinem Markte beteiligten Staaten eingetreten ist. Es sei hier nur an das Projekt einer Eisenbahn zwischen Sibirien und Amerika, der sogenannten Trans-Alaska-Sibirischen Bahn, an die neu angeregte Frage der Nordost-Passage im Eismeer erinnert. Möge die Verwirklichung desselben auch noch so geringe Wahrscheinlichkeit haben, schon der Gedanke allein beweist, wie man in Rußland wie Amerika darauf bedacht ist, der durch Japans Vorherrschaft zur See im fernen Osten geschaffenen Lage Rechnung zu tragen, indem man auf dem Landwege und auf dem Eismeere dem Seehandel im Stillen Ozean einen neuen Konkurrenten entstehen zu lassen versucht, der dem Machtbereiche des neuen asiatischen Großstaates entzogen ist.

Indo-China.

Diese Abhandlung bildet die Fortsetzung des Artikels über Indo-China (Heft 4 und 5 der Monatsschrift Asien 1906) und soll seinen politischen, administrativen, kommerziellen und kulturellen Entwicklungsgang während des Jahres 1905 darstellen. Dieser war weder durch die äußere Politik, wie zur Zeit des russisch-japanischen Krieges, noch durch innere Unruhen gestört, und da eine gute Reisernte 1905 erzielt wurde, war das Hauptbedingnis eines Aufschwunges gegeben. Trotzdem macht sich der Mangel verfügbarer Geldmittel in allen Zweigen der Verwaltung immer noch empfindlich geltend gegenüber den vielseitigen, kostspieligen Forderungen, welche die Sicherheit und die Entwicklung der reichen Kolonie stellt.

Was die äußere politische Lage betrifft, so ist im Norden von Tonking durch die fremdenfeindlichen Bewegungen in den Süd-China-Provinzen Kuangtung und Kuangsi die öffentliche Sicherheit in den Grenzgebieten trotz des bewaffneten und einigermaßen organisierten Grenzschutzes noch nicht hergestellt. Sogar in Yünnan, der südwestlichen China-Provinz, zeigten sich franzosenfeindliche Regungen, und nach bekanntem chinesischen Muster machten die chinesischen Beamten keine Anstalt, sie zu unterdrücken oder zu dem geplanten Weiterbau der Bahnlinie Haïphong—Hanoï—Laokai auf chinesischem Gebiete irgendwie hilfreiche Hand zu bieten. Seit dem Beginn des Bahnbaues betrachtete Frankreich die Provinz Yünnan ausschließlich als ein Gebiet seiner Interessen, nun aber muß es enttäuscht erkennen, daß die Entente vom 8. April 1904 England nicht abhält, seinen Vorteil in Yünnan sehr wirksam zu verfolgen. Seit 1906 residiert

ein englischer Generalkonsul in Yünnan-fu, ein Konsul in Teng-Yuë, ein Konsularagent in Sso Mao, ein Steuerbeamter in Ho-Kéio, auch der Vertreter der englischen Telegraphenlinie fand bei dem Generalkonsul in Yünnan-fu Aufnahme. Der Courier de Haïphong sagt: Während der Vertreter Frankreichs in einem elenden Loche zu fabelhaft hoher Miete wohnt, kaufte der englische Generalkonsul ein Grundstück, auf welchem sich das prächtige Hotel des Vertreters Sr. britischen Majestät erheben wird. Die Post ist in englischen Händen. Unsere Schule in Yünnan-fu erhielt einen Konkurrenten durch eine englische. Wir bereiten Yünnan für seine neue Bestimmung vor, und wie auch anderwärts machen wir England das weiche Bett zurecht.

Günstiger als im Norden gestaltet sich die politisch-militärische Grenzregulierung mit dem westlichen Nachbarstaat Siam gemäß den Abmachungen im französisch-siamesischen Vertrage von Paris vom 13. Februar 1904. In der gemischten Grenzregulierungs-Kommission machte der französische Leiter Kommandant Bernard seine Ansichten sehr erfolgreich geltend. Im Mai 1905 war die Aufgabe zu gunsten Frankreichs beendet am Tonle Sop, dem Binnensee im Südwesten mit seiner sehr ertragreichen Fischerei. Hier wie im Norden am oberen Mekongknie, wo es sich um Gebietsabtrennungen auf dem rechten Stromufer handelt, verwarf Kommandant Bernard politische Grenzen und vertrat das Prinzip der natürlichen, daher verläuft im Norden bei Xieng-Khong die Grenze auf dem Kamme einer Hügelreihe auf dem rechten Mekongufer. Die französische Presse ist von dieser Lösung befriedigt, hofft, daß Siam die weiteren Vertragsbestimmungen in gleichem Sinne innehalten werde, und jetzt, nachdem Frankreich seinen Willen gehabt, werde die siamesische Regierung erkennen, daß die Republik die Versöhnung wünsche. Der Landerwerb im Süden hat große Bedeutung, er umfaßt den Hafen Krati als Ausfuhrplatz für den sehr ergiebigen Reisbau und für die Fischereiprodukte aus dem Binnensee. Von einer Rückgabe des von französischen Truppen besetzten Chantaboon an Siam war noch keine Rede. Erscheint somit die Selbständigkeit Siams vorderhand weniger bedroht, so ist dies wohl nur dem Einflusse Englands und Japans zu verdanken. Hiermit berührt man das Verhältnis Japans zu Indo-China. Die Befürchtungen, welche man 1904 in der Kolonie vor einem Angriff Japans oder vor einem von diesem Staate unterstützten Aufstand der Annamiten empfand, schwanden seit dem Frieden von Portsmouth, aber die unfreundliche, argwöhnische Stimmung macht sich noch immer in Indo-China bemerkbar. Das in Saïgon erscheinende Blatt „l'Asie française" hebt die Gefahr hervor, welche für Indo-China in der Zulassung eines so geriebenen Volkes liege. Als ein japanisches Kaufhaus in Saïgon errichtet werden sollte, erhoben sich einflußreiche Stimmen gegen die Genehmigung auf die Gefahr hin, an Verfolgungswahn zu leiden, oder eine schon begrabene Sache wieder aufleben zu machen. Es wäre müßig, die zahlreichen, unwiderlegbaren Beweise der Spionage durch Untertanen des Mikado in Friedenszeit aufzuzählen. Man dürfe die zahlreichen Missionen Japans ni ht vergessen, welche 1900 bis 1902 die hinterindische Halbinsel in jeder Richtung durchzogen, wichtige Häfen untersuchten, Straßen aufnahmen, erkundeten und erst verschwanden, als die französische Naivität die Ehre dieses Besuches mehr als verdächtig erkannte. Trotz dieser Warnungen scheint die Gründung eines japanischen Warenhauses in Saigon doch von den Behörden genehmigt zu sein, wenn es auch unter eine Art von Polizeikontrolle gestellt sein mag.

So drohte Indo-China keine äußere Gefahr, die Regierung konnte daher ihre ganze Tätigkeit der inneren Entwicklung zuwenden. Zur Prüfung der Landesverteidigung, einer Aufgabe, welche 1904 in allererster Linie stand, hatte die französische Regierung eine Kommission ernannt und den General Voyron nach Indo-China entsandt. Sein Urteil war wenig befriedigend, er nennt den Zustand beklagenswert und verlangt, daß der Landesverteidigungsrat sich umgehend mit Abhilfe beschäftige. Auf dem am 5. Juni 1906 zu Paris eröffneten Kolonialkongreß war die Verteidigung von Indo-China eine der wichtigsten Fragen, wie und mit welchen Mitteln sie zu lösen sei. Man beabsichtigt, die Verteidigung zur See und zu Lande zu führen und sie durch eine, die Bevölkerung aussöhnende innere Politik zu unterstützen. Gelingt eine solche, dann bilden die Annamiten ein vortreffliches Material zu Verteidigungszwecken, allerdings wohl nie für den Angriff. Die Vermehrung der Kopfzahl der Eingeborenen-Kontingente und somit auch ihrer Kadres unter französischen Offizieren und Unteroffizieren sei erforderlich; um dies zu erreichen, solle man sich der Gesetze des alten Annam bedienen, nicht aber der Wehrvorschriften des Mutterlandes. Von der Anlage genannter Landbefestigungen wird man absehen, dafür Küstenbefestigungen verstärken oder neu errichten. Durch die Befestigung der 1904 durch den Aufenthalt der russischen Flotte bekannt gewordenen Kamranh-Bucht soll die Flottenbasis St. Jacques—Saïgon verlängert und verstärkt werden. Nach Ansicht des Vize-Admirals Fournier dürfen die Flottenstreitmittel nicht die gleichen wie in europäischen Meeren sein. Die vordere Verteidigungsstaffel hat aus kleinen Schiffseinheiten zu bestehen, ein zweites Angriffselement einer aktiven Verteidigung bilden Torpedoboote und Submersibles — ein solches Tauchboot ging im Hafen von Saïgon unter. Dieser zweifachen, sowohl defensiven als offensiven Tätigkeit müsse man Stützpunkte mit Arsenalen zum Bau und zur Reparatur hinzufügen.

Eng verbunden mit der Landesverteidigung ist demnach das von der Regierung zu befolgende System der Eingeborenenbevölkerung gegenüber. Die in den früheren Jahren befolgte, dem französischen Charakter entsprechende Art, als die Herren „Seigneurs" des eroberten Landes aufzutreten, welche die Sitten und Gebräuche der Eingeborenen verspottete und verletzte, soviel böses Blut erzeugte, wird auf unausgesetzte dringende Vorstellungen des General-Gouverneurs Beau untersagt, Rücksichtnahme und Beachtung ihrer auf altem Herkommen beruhenden Sittengesetze empfohlen. Zwei Systeme für die Bevölkerung der Kolonien kommen in Vorschlag, das der Assimilation oder der Autonomie, die Vertreter beider Auffassungen sprachen auf dem Kolonialkongreß für ihren Standpunkt, ohne daß es zu einem bindenden Entschluß gekommen wäre. Der General-Gouverneur neigt im Sinne des Kolonialministers mehr dem Systeme der Assimilation zu, handelt danach und läßt es an persönlichen Bemühungen, das Vertrauen der Bevölkerung zu gewinnen, nicht fehlen. Das französische Kolonialgebiet von Indo-China zerfällt in fünf Teile, Cochinchina, Tonking und Laos sind Kolonien im Sinne des Wortes, das Königreich Annam und Kambodcha sind Schutzstaaten mit eigener innerer Verwaltung unter Aufsicht französischer Behörden. Am Jahresschluß

von 1905 starb der König Norodom von Kambodcha in seinem Palaste zu Pnom Penh. Am 5. Januar fand die Feier der Verbrennung der Leiche des verstorbenen Königs mit allem Pompe statt. Von der Silberkammer aus durch alle Straßen bildeten 2000 mit roten Mützen und Gewändern bekleidete Kuli mit verschiedensten Kirchenfahnen Spalier. Der König ist auch das geistliche Oberhaupt seines Landes. Die Spitze des Zuges bildete ein Zug schwarzer Kavallerie mit schwarzen, durch weiße Embleme verzierten Fahnen, ihm folgten 14 Elephanten mit vergoldeten Stoßzähnen, dann die Reitpferde des toten Herrschers mit goldgestickten Schabracken. Hierauf kam ein Zug von 50 bewaffneten Europäern, dann 50 Tirailleurs mit ihrem Kapitän und ihren Offizieren, dann 50 Milizen unter ihrem Inspekteur. Die heilige, mit Gold und Edelsteinen geschmückte Urne ruhte auf einem Wagen von neun Stufen und war von vier Tänzerinnen umgeben, während das Gefäß selbst von vier Mandarinen gehalten wurde. Die sechs den Wagen ziehenden, weiß überdeckten Pferde führte je ein Minister am Zügel. Mandarinen und die königliche Familie umgaben den Prunkwagen. Die Palastfrauen mit rasierten Köpfen, alle weiß gekleidet, folgten. Der Zug umkreiste dreimal die Verbrennungsstätte, dann wurde die Urne in die Halle getragen, an deren Eingang sie der neue König Sisowath kniend und mit bloßen Füßen empfing. Darauf bestieg er, begleitet von dem Vertreter des General-Gouverneurs den neunstufigen Aufbau, zündete das kostbare Räucherwerk an, welches über den Scheiterhaufen verteilt war. Mandarinen fachten die Glut an, dann traten zugleich mit diesen die Europäer sowie die Frauen heran, wo ihnen grüne Sandelholzzweige überreicht wurden. Der neue König betete, 300 Bonzen rezitierten die Litaneien, die Klageweiber stießen laute Klageschreie aus, begleitet von den Tönen aus Seemuscheln, die Trompeter spielten Trauermärsche unter dem Donner der Geschütze. Die Verbrennung der Leiche des Königs Norodem dauerte die ganze Nacht.

Diese und die folgenden Angaben über die Thronbesteigung des Königs Sisowath sind nicht nur von Interesse wegen der Kenntnis des Hofzeremoniells an den ostasiatischen Höfen, sie verdienen auch Beachtung wegen der Stellung der französischen Regierung zu den Oberhäuptern ihrer Schutzstaaten. Kurze Zeit nach der Feier der Leichenverbrennung fand die Thronbesteigung des neuen Königs Sisowath nicht nur in Anwesenheit, sondern durch die Amtshandlung des General-Gouverneurs von Indo-China Beau ausgezeichnet unter Beibehalt aller herkömmlichen, nationalen Zeremonien statt.

Um neun Uhr betrat der mit dem großen, nationalen Königsornat angetane König, begleitet von einem großen Gefolge, den Thronsaal, wo verschiedene, rituelle Förmlichkeiten für die Gottheiten und eine Verteilung von Reis an die Bonzen stattfanden. Die in der Saalmitte versammelten Fürsten, Mandarine und Minister schritten vor, um den neuen König zu begrüßen und ihm die symbolischen Beglaubigungen ihrer Stellung zu überreichen. Hierbei las ein Minister eine Anrede vor, welche dem König ihre Wünsche aussprach sowie die Versicherung der Treue aller seiner Untertanen. Der General-Gouverneur brachte die Glückwünsche zur Thronbesteigung und den Wunsch der französischen Republik für eine lange, glückliche Regierung dar, zugleich die der Beamten, Offiziere und Kolonisten in Kambodcha und übergab dem König die Insignien des Großkreuzes der Ehrenlegion. Darauf forderte der General-Gouverneur den König auf, den Thron zu besteigen. Als dieser Platz genommen, stieg ersterer selbst die Stufen hinan, setzte ihm die von Bonzen herzugebrachte massivgoldene Krone auf das Haupt, dann überreichte ihm der französische Resident von Kambodcha den mit den königlichen Zeichen geschmückten Degen. Der König stieg darauf vom Throne herab, drückte dem General-Gouverneur seinen Dank an die französische Republik für den dem Khmerschen Königreiche gewährten Schutz sowie die Gefühle unbedingter Verehrung aus. In seiner weiteren Rede verkündete er seine Absicht, auf die herkömmlichen Rechte der Krone über sein ganzes Land zu verzichten, sowie den Plan zur Gewährung persönlichen Eigentums an seine Untertanen. Der General-Gouverneur beglückwünschte den König alsdann zu den seit Beginn seiner Regierung getroffenen Änderungen, zu dem materiellen und moralischen Aufschwung, den er schon zu geben wußte. Er versicherte den König des unbedingten Vertrauens der Regierung und der Absicht, ihm durch Bildung einer nationalen Kambodcha-Armee einen augenscheinlichen Beweis davon zu geben (Nationale Armee siehe Landesverteidigung); er schloß mit dem Wunsche für den König und für das Gedeihen des Volkes Khmer (Kambodcha wurde einst von einem Volksstamm Khmer erobert, der Name übertrug sich auf das Herrscherhaus, unter dem das Land in früherer Zeit zu hoher Blüte kam). Sisowath als von der Republik bestätigter König unternahm im Sommer 1906 seine famose Meerfahrt nach Frankreich, wo er vom Präsidenten seiner Würde gemäß empfangen, von den Sehenswürdigkeiten der Hauptstadt und des Landes bleibende Eindrücke mitnahm und sein Verhältnis zur französischen Regierung förderte.

Wesentlich ungünstiger liegen die Dinge für den König Than Thaï von Annam. Er kann sich in die ihm aufgezwungene Unterordnung unter die französische Oberheit nicht finden, bildet also ein bedenkliches, möglichst zu beseitigendes Hindernis für die französische Verwaltung. Schon 1904 wurden aus der Hauptstadt Huë Ausschreitungen von Soldaten des Kolonial-Regiments gegen die Person des Königs gemeldet; sie waren die ersten Zeichen der Verstimmung gegen den Herrscher. Im April 1905 stattete König Than-Thaï dem General-Gouverneur Beau in seiner Residenz Hanoï einen offiziellen Besuch ab. Vom Bahnhof fuhr er mit seinen Brüdern in einem Landauer unter Ehrenbegleitung einer Eskadron annamitischer Jäger nach dem Palais, wo er vom General-Gouverneur empfangen wurde. Der Besuch dauerte kaum eine Viertelstunde; hierbei trug der König ein langes Kleid von unbestimmtem Rot, den Orden des Großkreuzes der Ehrenlegion und einen roten Turban, der in einen spitzen Hut auslief. Gleich darauf machte der General-Gouverneur seinen Gegenbesuch, wozu er sich mit seinen Begleitern eines Automobils bediente; eine Stunde später fand die feierliche Verteilung von 1200 kg Reis an die Armen auf öffentlichem Markte statt. Die Menge strömte schnell hinzu und wurde so zudringlich, daß die Schutzleute zur Erhaltung der Ordnung nicht genügten und man Artillerie-Mannschaften aus dem benachbarten Kasernement aufbieten mußte. Mehr als viertausend Bettler drängten wie eine Herde Vieh, um eine handvoll Reis zu erhalten, da gab es mehr Hiebe mit dem spanischen Rohr als Reiskörner. Am Tage vor des Königs Abreise begab er sich mit dem General-Gouverneur zu einer Beratung über das Schulwesen. Hierin steht nämlich Annam außer dem meist von Wilden — Moï — bewohnten Laos gegen die anderen Teile Indo-Chinas

am weitesten zurück. Der Schulunterricht wird aus Gründen des Systems d'assimilation jetzt besonders gefördert. Der General-Gouverneur sprach über seine Eindrücke von dem Schulwesen in Annam, wie er es bei seiner letzten Besichtigungsreise 1904 dort kennen gelernt hatte, und schloß mit der Erklärung, daß nunmehr die Vorurteile zwischen Europa und Asien geschwunden seien. Hierauf erhob sich der König zu einigen Worten in annamitischer Sprache, welche von dem Vorsteher der annamitischen Schule von Han Bào verdolmetscht wurden. Der Direktor des gesamten Unterrichtswesens, Foucher, dankte dem General-Gouverneur und dem König für das in dieser Hinsicht ausgesprochene Interesse. Damit war der königliche Besuch beendet, doch scheint sein Erfolg die französischen Regierungskreise nicht sehr befriedigt zu haben. Seit dieser Zeit bringt die Presse Mitteilungen über Beispiele einer ganz unsinnigen Grausamkeit, der König solle ein Kind haben töten lassen, welches gegen seine Mutter ungezogen, in seinen Palast gebracht aber feinste Sitten gezeigt habe. Ganz neuerdings melden Blätter des Extrême Orient Unerhörtes: Der König habe eine seiner Frauen getötet, sie kochen und seiner Umgebung zum Mahl vorsetzen lassen. Wie vorgeschrieben habe ein Mandarin gemeldet, daß eine Tigerin mit ihren zwei fast ausgewachsenen Jungen gefangen sei, damit der König die Tiere selbst töte oder über sie verfüge. Er erschoß die Tigerin, ließ die beiden Jungen in einen Kral einsperren, eine Frau in die Umzäunung bringen, die von den hungrigen Bestien zerrissen wurde. Andere Unglückliche wurden lebend an Pfähle gebunden, um ihm als Ziel seiner Pfeile zu dienen. Der von diesen Untaten benachrichtigte Resident wurde vom König nicht empfangen. Darauf wurden alle Ausgänge des Palais von französischen Wachen besetzt, alle lebenden Wesen aus der Umgebung des Königs entfernt, er selbst aber von dem Dr. Dumas auf seinen Geisteszustand untersucht. Sein Urteil lautete: der König sei vollkommen unzurechnungsfähig. Schon längere Zeit hatte er an der Führung der Geschäfte sich nicht mehr beteiligt, dies dem „Komat", dem Ministerrat und dem französischen Residenten überlassen, nur in jedem Jahr einmal sich in den heiligen Gewändern dem Volke gezeigt. Diese Gleichgültigkeit hätte die Kolonialregierung wohl schon zu energischen Maßregeln veranlaßt, dies war aber eine heikle Sache, denn, wie schon erwähnt, ist der König auch das geistliche Oberhaupt seines Volkes. Jetzt aber, wo die geistige Unzurechnungsfähigkeit des Herrschers erwiesen, wird der Kolonialminister im Einverständnis mit dem General-Gouverneur und dem Komat zu einer Neuwahl schreiten, wenn sich der Zustand Königs Than Thaī nicht bessert.

Die Eingeborenenfrage beschäftigt in hohem Maße die innere Verwaltung. Von ihrer erfolgreichen Durchführung nach dem System d'assimilation erstrebt man nicht nur die Stärkung der Landesverteidigung durch Versöhnung der Rassengegensätze, sondern eine Hebung ihres sozialen Standpunktes, ihre Beteiligung an der Entwicklung des reichen Landes durch verbesserten Ackerbau, durch Ausbau des Eisenbahnnetzes, der Schiffbarmachung des Mekong, soweit sie als zusammenhängend in Betracht kommt, durch Anlage neuer Häfen, um den Küstenhandel zu fördern, hierzu kommen die Ausgaben für Schulwesen, Gesundheitspflege. Das sind viele Aufgaben, deren Fortschritt bis zu einer befriedigenden Lösung große Kapitalien und ein sachverständiges Personal erfordert, aber wie im Rechnungsjahr 1904/1905, so herrscht auch für 1905/1906 an beiden bedenklicher Mangel. (Schluß folgt.)

Totenkult in China.

Im Altertum war in China die Verbrennung der Leichen gebräuchlich. Im 12. Jahrhundert und nach Marco Polo begrub man die Chinesen, aber man verbrannte die Körper der Muselmänner und der Juden. (§ 24 seiner Erzählungen.) Im 18. Jahrhundert war die Verbrennung im Gebrauch, wie sie Van Braan, der zweite Chef der holländischen Mission im Jahre 1759, beobachtet hat. Zum selben Zeitpunkt ist G. Macartney Zeuge davon gewesen. Aber diese beiden Beobachter haben die Bemerkung gemacht, daß sie nur in niedrig gelegenen und feuchten Gegenden, in denen die Särge einer allzu schnellen Zerstörung ausgesetzt sind, ausgeübt wurde. Heute ist sie noch unter denselben Verhältnissen im Gebrauch.

Auch in den großen Lamawohnungen um den Buddhatempel findet die Verbrennung noch statt. Der Körper wird auf einen Stuhl aus Eisen gesetzt, unter dem man ein Feuer von glühenden Kohlen unterhält. So geschieht die Leichenverbrennung in dem berühmten Tempel Honan zu Kanton. Dieser Tempel wird von den Chinesen der „Tempel des Banners des Ozeans" genannt und von den Fremden der Tempel der „heiligen Schweine", weil man mehrere von diesen Tieren dort aufzieht. Man kann dort eine Urnenhalle sehen, in der alle Urnen der verbrannten Bonzen ausgestellt sind, deren Seele zum ewigen Nirwana eingegangen ist. Von diesen lokalen und begrenzten Bedingungen abgesehen, darf man die Verbrennung als nicht mehr bestehend in China betrachten.

Aus welcher Ursache ist die Sitte in Verfall gekommen? Sie erfordert zunächst eine sehr große Masse Brennmaterial. Früher lieferte das mit Wäldern bedeckte Land solches in Hülle und Fülle, aber nach und nach haben die Wälder einer sich mehr und mehr entwickelten Kultur weichen müssen, die durch die beispiellose Zeugungsfähigkeit der Rasse erforderlich wurde. Anstatt des Holzes mußte man Kohle verwenden, die seit sehr alter Zeit bekannt und an fast allen Punkten im Überfluß vorhanden ist. Aber die Anwendung dieses Brennmaterials erfordert eine Industrie, die in China noch nicht weit gediehen ist. Zu dieser Ursache tritt eine andere, die ihren Ursprung in einer metaphysischen Anschauung hat. Jeder Chinese glaubt, daß auf dies irdische Dasein, auf das der „Welt des Lichts" nach seinem Ausdruck das „Leben der Welt der Finsternis" folgt, in der das Glück ihm durch seine Familie gesichert wird, die ihm alles, was er braucht, schickt, während er dagegen leiden muß, falls sie ihn vernachlässigt und nicht für seine Kleidung und seine Nahrung sorgt. Diese Sorgen sind der Gegenstand von Opferzeremonien, die eine bedeutende Rolle im sozialen Leben des Volkes spielen. Aus dieser Auffassung entspringt die Notwendigkeit, niemals diese Welt

des Lichts ohne die absolute Unversehrtheit des Körpers zu verlassen: jede Verstümmelung flößt dem Chinesen Schrecken ein, und zwar derartig, daß ein zum Tode durch Enthauptung Verurteilter es als eine ungeheure Gnade betrachtet, wenn diese Todesstrafe in die Strafe des Hängens umgewandelt wird.

Prüfen wir nun die Art der Bestattungsgebräuche bei diesem Volke, so werden wir sehen, daß die peinliche Beobachtung der geringsten Einzelheiten nur die Konsequenz der geschilderten Anschauungen bildet. Stirbt ein reicher Chinese, so wird er sofort einbalsamiert und sein Körper drei Jahre hindurch in dem Hause behalten, und zwar in dem Ehrensaal am Fuße des Altars der Vorfahren. Schon zu Lebzeiten hat der Verstorbene für seinen Sarg selbst Sorge getragen. Er hat für ihn seine ersten Ersparnisse angelegt und ihm einen Platz im Zimmer der Vorfahren angewiesen. Oft sind diese Särge sehr hübsch verziert und mit Skulpturen und Vergoldungen versehen. Sehr häufig beträgt der Preis 500 bis 600 Taels, bei Reichen aber bedeutend mehr. Er ist aus sehr dicken und sehr trockenen Brettern gebaut, gut verpicht und läßt keine Luft durch. Der Tote wird in weißes oder rotes Leinen gehüllt und mit seinen besten Kleidern bekleidet. Um den Katafalk brennen unaufhörlich große rote Kerzen, die man beständig erneuert. An den Mauern des Ehrensaales sind, so daß sie den gewöhnlichen Schmuck verdecken, lange Kimonos aus weißem Leinen angebracht, auf denen mit chinesischer Tusche fromme Gedanken, religiöse Bitten und schmeichelhafte Lobreden auf den Verstorbenen geschrieben stehen. Der Familienchef wacht persönlich über alle diese Vorbereitungen. In seiner Haltung muß er die höchste Gefühllosigkeit, die die Riten von ihm verlangen, an den Tag legen, die andern dagegen schluchzen und weinen am Sarge. Alle Nächte findet die Totenwache statt. Jedes Familienmitglied läßt sich der Reihe nach am Fuße des Katafalks nieder und ruft mit gefalteten Händen in verzweifelter Haltung den Toten und bespricht alles mit ihm, was ihn im Leben interessierte. So geht es drei Jahre hindurch.

Ist der Verstorbene arm, so wird er schneller beerdigt, aber seine sterbliche Hülle, so glaubt man, bewohnt nach wie vor die verlassene Wohnung, und drei Jahre hindurch werden immer noch im Namen des Toten, der als lebend gilt, alle bürgerlichen, administrativen, religiösen Akte, soweit sie ihn betreffen, erfüllt. Drei Jahre hindurch überlebt der Tote sich selbst. Das Gesetz verbietet ausdrücklich den Kindern und Enkeln unter schwerer Strafe und Androhung der Annullierung des Aktes, sich untereinander die Güter der Familie zu teilen, solange die Zeit der Trauer währt. Das Eigentum bleibt im Grundregister auf den Namen des Verstorbenen eingetragen, der auch nach einer frommen Vorstellung die Steuern nach wie vor in Person zahlt. Drei Jahre hindurch ist das Leben in dem Hause gleichsam unterbrochen; da gibt es keine Feste, kein Spiel, kein Lachen, keine Heiraten, keine Verlobungen. Als Trauerkleidung gilt die weiße Farbe. Der Zeitpunkt der Beerdigung ist an keine gesetzliche Formalität geknüpft; jede Familie kann in dieser Beziehung nach freiem Ermessen handeln, indessen wählt man die günstigen Tage, die in den Almanachs angezeigt und kommentiert sind. Oft verfließen, wie bereits bemerkt, bis zur definitiven Bestattung drei Jahre. Kirchhöfe findet man nur selten in China. Die Familien, die Eigentum besitzen, reservieren stets einen Teil für ihre Begräbnisse. Man kennt drei Arten chinesischer Gräber: Phan, Trung, Mo.

Man fährt Erde herbei und bildet daraus einen Haufen, in dessen Mitte man einen Graben für den Sarg gräbt: das ist der Phan. Man stellt den Sarg auf den Boden und bedeckt ihn mit einem Haufen Erde: das ist der Trung. Endlich gräbt man den Boden auf, um dort den Sarg beizusetzen wie in Europa: und das ist der Mo. Meist werden diese Gräber durch eine Stein- oder eine Holzmauer umgeben.

Die Mandarinen, angesehene Männer und solche, die durch ihre Güter oder ihre Wohltätigkeit diese Ehre verdient haben, werden auf Kosten der Gemeinde in herrlichen Mausoleen beigesetzt, die einer Wohnung mit Innenhof gleichen. Das Mausoleum wird mit einer Porzellanmauer umgeben, in deren Winkel Lotosblumen gemeißelt sind, das Zeichen buddhistischen Glückes. Der Diebstahl eines Steines oder eines anderen Gegenstandes im Mausoleum wird mit 60 Stockhieben bestraft. Leute, die in betrügerischer Weise einen Toten auf dem Gebiete eines andern begraben, werden mit dem Tode bestraft, aber der Respekt vor dem Leichnam ist so groß, daß der Eigentümer des Bodens verpflichtet ist, die Behörden zu benachrichtigen, um die Entfernung des Sarges zu erwirken. Würde er eigenmächtig ihn berühren, so würde er sich eine Bestrafung von 80 Stockhieben zuziehen; würde er den Sarg entfernen, so müßte er in die Verbannung gehen, und sollte er sich gar herausnehmen, die Knochen oder den Leichnam bloßzulegen, so würde er gehängt werden. Gerade weil der Chinese weiß, daß die andern menschlichen Rassen nicht die gleiche Achtung vor dem Tode haben, begibt er sich nicht leicht allein in die Fremde. Daher die volkreichen chinesischen Kolonien, die man auf allen Punkten der Erdkugel gruppiert findet; sie gewährleisten die Erfüllung des Wunsches jedes Chinesen, im Falle des Todes in der Fremde nach China zurückgebracht und dort beerdigt zu werden.

Zahlreiche Besuche stattet der Chinese den Gräbern seiner Vorfahren ab. Er opfert Kerzen und Papier und bringt ihnen Speisen, er pflegt das Grab und erneuert die Inschriften, er ruft den Geist der Vorfahren an, an der großen Mahlzeit teilzunehmen, die die wirkliche Vereinigung der Toten mit den Lebenden bildet...

Dr. J. W.

Asien im Monat November.

Mancherlei Dinge sind während des letzten Monats im alten Asien vor sich gegangen, wenige aber haben für die deutschen Interessen direkte Anknüpfungspunkte gezeigt. Erfreulich war, daß in diesen Wochen zum erstenmal die neue Linie der Hamburg—Amerika-Paketfahrt-Aktiengesellschaft, repräsentiert von dem schmucken Dampfer „Canadia", die neue wichtige Route durch den Persischen Golf genommen hat. Der Dampfer fuhr bereits mit voller Fracht. Er hatte 9000 Pakete an Bord. Seine Ladung bestand aus deutschem, österreichischem und ägyptischem Zucker, aus deutschen Streichhölzern und vielen anderen Waren. Der deutsche Konsul in Buschir hat die einzelnen

Stationen der Linie in eigener Person eröffnet. Der Dampfer lief eine ganze Reihe von Orten an, unter denen hauptsächlich Basha, Buschir, Bender Abbas und die Bahrein-Inseln zu erwähnen sind. Vier Dampfer läßt die Gesellschaft auf der neuen Linie laufen, und es ist Aussicht vorhanden, daß diese Schiffe, deren Frachtsätze ein Drittel billiger sind als diejenigen der Konkurrenz, die britische Flagge wenigstens einigermaßen zurückdrängen werden.

Persien selbst ist zwar für den Augenblick nicht gerade in einem Zustande, der das Weltgeschäft mit diesem Lande besonders aussichtsreich erscheinen ließe. Noch ist keine Ruhe in der Hauptstadt eingekehrt, seitdem der berühmte Verfassungserlaß verkündet und damit eine Kette von inneren Kämpfen heraufbeschworen worden ist, die vielleicht noch längere Zeit Fremde und Eingeborene in Aufregung halten werden. Wir haben in dem neuen Gesandten Stemmrich einen unserer fähigsten Diplomaten nach Teheran gesandt; allein der Einfluß Deutschlands ist dort vorläufig noch sehr gering und beschränkt sich im großen und ganzen auf die Wahrnehmung der Interessen der Reichsangehörigen und den Schutz ihrer Handelsverbindungen. Deutschlands Handel nach Persien hält sich noch in sehr bescheidenen Grenzen und kommt für die große Weltpolitik vorläufig um so weniger in Betracht, als die großen Mächte des asiatischen Wettbewerbes, Rußland und England, dort seit langem in erster Reihe stehen. Ich habe schon früher darauf hingewiesen, daß und wie England gegenüber seinem nordischen Nebenbuhler in der letzten Zeit Terrain gewonnen hat. Trotzdessen sind die russischen Einflüsse noch heute stark genug, um den Briten eine gemeinsame Operation mit dem Schah empfehlenswert erscheinen zu lassen. Die persische Regierung ist in finanziellen Nöten. Schon seit beinahe Jahresfrist ist nicht nur der Sold der Truppen rückständig und die Gehälter der Beamten unbezahlt: es ist offenes Geheimnis, daß sogar nicht einmal die diplomatischen Vertreter des Königs der Könige im Auslande ihre Bezüge erhalten haben. Trotz solcher Not gibt es in Persien eine starke Partei, die sich gegen das Zustandekommen einer englisch-russischen Anleihe stemmt. Man fürchtet mit Recht, daß auf der Grundlage der für eine solche Finanzierung geforderten Garantien die fremden Mächte sich dauernd im Lande festsetzen würden. Eine inländische Anleihe aber, welche von dieser Gruppe gefordert wird, kommt vorläufig nicht zustande, und die Regierung schwankt unschlüssig hin und her und ist kaum fähig, die alle Augenblicke hervorbrechenden Unruhen in der Hauptstadt niederzuhalten.

Es sind in der letzten Zeit durch die Tagespresse mancherlei Nachrichten über die abenteuerlichen und höchst bedenklichen Taten des Königs Tsan Thai von Annam verbreitet worden. Selbst in asiatischen Gebieten hat die Grausamkeit und Blutgier dieses Potentaten Aufsehen erregt; es scheint, daß der junge Herrscher des dem französischen Einflusse unterstehenden Landes in der Tat irrsinnig ist. Nach asiatischer Anschauung ist das aber vielleicht noch kein Grund, den Gebieter kurzerhand zu beseitigen, und es scheint erst europäischer Eingriffe zu bedürfen, ehe das Land vor den merkwürdigen Launen des jugendlichen Scheusals geschützt werden kann. Neuerdings kommt die Nachricht, daß auf entsprechenden Beschluß des französischen Ministerrates der Oberresident von Hué beauftragt ist, beim anamitischen Ministerium auf Entsetzung des Herrschers Klage zu erheben.

Während es bezüglich der russischen Asienpolitik seit dem Frieden von Portsmouth naturgemäß recht still geworden ist, dringen neuerdings Nachrichten an die Öffentlichkeit, die erkennen lassen, daß die Regierung in Petersburg doch nicht gewillt ist, auf die großen politischen Pläne, die seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts die russische Politik erfüllt haben, zu verzichten. Wir haben schon neulich mitgeteilt, daß eine Reihe von Projekten wenigstens in den Anfangsstadien in der Ausführung begriffen sind, Projekte, welche auf nichts weniger hinarbeiten als auf den Ausbau eines Verkehrsnetzes mit dem Mittelpunkt und auf der Grundlage der großen transsibirischen Eisenbahn. Eine Zweiglinie dieser Bahn soll vom Baikalsee südöstlich von der Hauptstrecke abzweigen und durch chinesische Gebietsteile den Süden der russischen Interessensphäre erreichen. Eine andere Linie wiederum wird weiter nördlich geplant, um die Hauptorte des Küstengebietes ohne jede Berührung chinesischer Provinzen anzuschließen. Augenscheinlich in Verbindung mit diesen Verkehrsprojekten wird in Petersburger Regierungskreisen neuerdings ganz ernsthaft die Frage ventiliert, ob nicht der wirtschaftliche Aufschluß Sibiriens durch Schaffung einer direkten Wasserstraßenverbindung zwischen der Ostsee und dem Baikalsee gefördert werden könnte. Auf den ersten Augenblick erscheint ein solches Projekt dem Westeuropäer beinahe abenteuerlich; bei näherer Besichtigung dagegen ist die Durchführung durchaus nicht unmöglich, ja, es liegen in dieser Beziehung sogar schon gewisse Vorarbeiten oder Anfänge vor. Von der Ostsee bis Petersburg besteht eine Wasserverbindung; von da könnte man durch den sogenannten Marien-Kanal das Wolgasystem erreichen; mittelst der Wolga und ihrer Nebenflüsse gewänne man den Anschluß an das System der Kama, insbesondere durch die Tschussowaja; von da aus würde man einen Nebenfluß des Jassetj erreichen und so zum System des Ob vorwärts dringen. Schon seit 20 Jahren ist eine Wasserverbindung zwischen Ob und Jenissei im Bau begriffen und zum Teil sogar im Gebrauch. Allerlei kleine Flußläufe hat man geschickt verbunden und schließlich durch einen nur sieben Werst langen Kanal den Zusammenhang hergestellt. Schon zu Anfang der 90er Jahre war die Wasserstraße halb fertig. Der Kanal hat keine größeren Kosten verursacht als 10—12 Millionen Rubel. Da kam ein verkehrspolitischer Geniestreich dazwischen: im Jahre 1893 wurde der Kanal geschlossen, weil man von ihm eine „Konkurrenz" gegen die eben fertiggestellte große transsibirische Eisenbahn befürchtete. Wir Deutschen müssen uns durch eine solche Wendung ordentlich angeheimelt fühlen, erinnert sie uns doch nur zu sehr an die im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten wenigstens latent vorhandene Bekämpfung der Binnenschiffahrt durch die fiskalische Eisenbahn. Nachdem man neuerdings Experten und Ingenieure in das mittelsibirische Gebiet geschickt und insbesondere Erhebungen darüber angestellt hat, daß eine Wasserverbindung nach dem Westen nicht nur der Getreideausfuhr neue Perspektiven eröffnen könnte, scheint man auch dahinter gekommen zu sein, daß die transsibirische Bahn, abgesehen von den Störungen des Krieges und der Inanspruchnahme durch Truppentransporte, schon heute gar nicht mehr imstande ist, das Verkehrsbedürfnis jener Gegenden auch nur einigermaßen zu decken, und so hat man denn das neue große Projekt aufgestellt. Ob freilich die derzeitige Finanzlage Rußlands eine baldige und energische Durchführung der Arbeiten zulassen wird, ist eine andere Frage.

Einigermaßen überraschend kommt übrigens eine Nachricht, aus der ersichtlich wird, daß China trotz der zeitweiligen Einschüchterung durch die Vorstöße der russischen und britischen Politik selbst an den entlegensten Enden seiner Machtsphäre noch immer anspruchsvoll auftritt und ein gewisses Prestige gewahrt wissen will. Bekanntlich hat China stets mit einiger Eifersucht über die Beziehungen gewacht, die das Himmlische Reich einerseits und England andererseits zu den sogenannten unabhängigen Himalajastaaten, der chinesischen Vorlage gegen das innere Asien, unterhalten hat. Zu den Maßregeln einer zweckdienlichen Politik gehörte es auch, daß an den Grenzen dieser Staaten, insbesondere daß an den über Nepal und Sikim gen Norden führenden Handelsstraßen chinesische Zollämter unterhalten und von diesen eine sorgfältige Aus- und Einfuhrstatistik aufgenommen wurde. Neuerdings nun hat der Chef des chinesischen Zollwesens, Sir Robert Hart, auf Anordnung des neu eingesetzten chinesischen Generalzollkommissars einen chinesischen Beamten zum Bevollmächtigten für Zölle in Yatung eingesetzt, d. h. an dem Platze, von dem aus der Verkehr zwischen Sikim und Tibet kontrolliert werden soll.

Die europäische Presse ist seit einiger Zeit angefüllt mit Nachrichten über die inneren Vorgänge in China. Gemeinhin sind diese Nachrichten scheinbar zusammenhanglos und treten meist ohne Würdigung nach den großen Gesichtspunkten auf, unter denen man die sich langsam vollziehende Umformung Chinas auffassen sollte. Der viel besprochene Erlaß vom 1. Dezember, betreffend die Einführung einer modernen Verfassung bzw. deren Vorbereitung, wird eifrig diskutiert und ist in der Tat von den großen Organen entsprechend besprochen worden. Das große Publikum freilich hat leider nur wenig Notiz von dieser wichtigsten Wendung genommen, die die asiatische Politik, vom europäischen Standpunkte aus betrachtet, seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts genommen hat. Es ist selbstverständlich unrichtig, wenn man annimmt, die Pekinger Zentralregierung sei aus der Erkenntnis der Notwendigkeit einer Modernisierung des Landes heraus zu ihren bezüglichen Entschlüssen gekommen. Die Motive für die sehr bemerkenswerten Vorgänge auf diesem Gebiete liegen weit tiefer: man sah nicht nur die Ohnmacht Chinas gegenüber Europa und Japan, sondern man sah darüber hinaus auch die Gefahr, daß das gewaltige Reich bei Fortbestehen des alten Systems in der bisherigen Zusammensetzung nicht zu halten sei. Die Macht der einzelnen Generalgouverneure bzw. Vizekönige ist während der letzten Jahrzehnte unbemerkt gewachsen. In der ganzen südlichen Hälfte des Reiches kamen sehr lebhafte Widerstände gegen die Mandschudynastie zu Tage; daß sich unabhängig gesinnte Vizekönige den zwischen Chinesen und Mandschus entstehenden Gegensatz zunutze machen könnten, liegt auf der Hand. So geht das eigentliche Bestreben der Dynastie dahin, zunächst die Vizekönige ihrer Gewalt zu entkleiden und eine stärkere Zentralgewalt einzusetzen. Ein solcher Weg aber, über die Köpfe der Generalgouverneure hinweg, schien nicht gangbar, und so begann man mit der Einsetzung einer Kommission für „Reform der Verwaltung des Reiches", in der jeder Generalgouverneur durch besondere Bevollmächtigte vertreten ist. Einige Große des Landes, vor allen Dingen den weitblickenden Yuan-shi-kai, zog man geschickt in das Interesse der Dynastie; man regte an, in den einzelnen Provinzen bezw. Territorien die Einführung einer Art Repräsentation oder einer Art Selbstverwaltung in die Wege zu leiten. Von dem Verständnis solcher Körperschaften erwartet man später die Entstehung einer öffentlichen Meinung, die für die Idee des Reichsganzen eintreten soll. In aller Stille ging man daran, in Peking ein Ministerium einzusetzen, das nicht nur die Zentralgewalt in seiner Hand vereinigen, sondern auch, nach europäischem Muster in bestimmte Ressorts eingeteilt, allmählich ein Netz direkt von Peking abhängiger Spezialbehörden und Institute herstellen sollte, die geeignet wären, den Einfluß der Gouverneure zu mindern. Es besteht also die Absicht, die Vizekönige allmählich zu hohen, dem Ministerium unterstellten Verwaltungsbeamten herabzudrücken. Heute übt der Vizekönig innerhalb seines Gebietes eine beinahe unbeschränkte Gewalt aus; ihm ist es überlassen, Söldnerheere anzuwerben, Gerichte einzusetzen, Steuern zu erheben.

Es kann nicht zweifelhaft sein, daß der Regierung und dem Hauptträger ihrer Ideen, Yuan-shi-kai, hierbei hartnäckige Widerstände entgegentreten werden. Was das Gelingen des ganzen Planes von vornherein als zweifelhaft erscheinen läßt, ist nicht sowohl allein der Widerstand der Generalgouverneure als solcher, als vielmehr der Widerstand des gesamten Mandarinentums. Bekanntlich sagt das chinesische Volk, es sei vergebens, die Mandarinen fortzujagen oder totzuschlagen: ihre Nachfolger würden nicht anders sein. Dieses Mandarinentum ist mit tausend Interessen für den Fortbestand des bisherigen Zustandes festgelegt; eine Menge unnützer, hoch bezahlter Würdenträger muß für den Fall der Reform in Wegfall kommen; eine Anzahl von Einflüssen, die einer Reinigung der Beamtenhierarchie im Wege stehen, muß beseitigt werden. Yuan-shi-kai soll schon bei den ersten energischen Versuchen nach dieser Richtung hin auf Widerstand gestoßen sein. Als er in der Sitzung des Staatsrates den Vorschlag machte, zunächst die kaiserlichen Prinzen und die Tatarengenerale gewissermaßen zu neutralisieren und ihnen eine Beteiligung an der Politik zu untersagen, soweit sie nicht vom Thron hierzu ausdrücklich befohlen würden, erhob sich Prinz Tschun und war im Begriff, in der feierlichen Sitzung den Reformator Chinas mit dem Revolver niederzuschießen, als ein anderer Prinz vermittelnd dazwischen trat. Aber Yuan soll nicht gewagt haben, seinen Vorschlag auch nur zu wiederholen. So steht zu erwarten, daß die Grundlage einer modernen Reform, das Vorhandensein eines lauteren und wirklich arbeitenden Beamtentums, vorläufig fehlen dürfte. Es kommt hinzu, daß mitten in die Reformbewegung hinein fortwährend der Widerstreit zwischen Chinesen und Mandschu in die Erscheinung tritt. Wie groß die Macht der höchsten Würdenträger des Reiches aber zurzeit ist, erhellt am besten daraus, daß die chinesische Presse an mehreren Stellen auf das europäische und insbesondere auf das deutsche Vorbild in dem Sinne hingewiesen hat: es sollten Generalgouverneure das Land so regieren, wie die deutschen Fürsten ihre Territorien unter dem Präsidium des Deutschen Kaisers regierten.

An einzelnen Stellen, so in Tsinanfu, in Tientsin und merkwürdigerweise auch in Mukden, ist unter der Einwirkung Yuan-shi-kais ein Anfang mit einer Art lokaler Selbstverwaltung gemacht worden. Man hat dort ein Kollegium angesehener und einflußreicher Männer aus der Bevölkerung der hauptsächlichsten Städte zusammenberufen und vereinigt. Diese Leute beraten im Gouvernementsgebäude und sind mit der Vollmacht ausgestattet, dem Gouverneur Vorschläge und Anträge zu unterbreiten. Ob tatsächlich

solche Einrichtung sich bewähren und in anderen Distrikten Nachahmung finden wird, muß abgewartet werden. Ihr entgegen wirkt das alte Literatentum, und gegen die ganze Reform, die sich natürlich auch und in erster Linie auf das Schulwesen und die Vorbildung, die Examina etc. ausdehnen soll, hat nicht nur die Gelehrtenkaste überhaupt, sondern vor allen Dingen auch die ihres ehrwürdigen Alters wegen hochangesehene Hanlin-Akademie Front gemacht.

Wie gering aber Einfluß und Einwirkung der Zentralregierung heute noch sind, und wie wenig der Beginn des Ausbaues von Verkehrsstraßen bisher bedeutet, das zeigt sich deutlicher als in allem anderen in dem Umstande, daß immer noch, wie in früheren Jahrhunderten, mitten in dem dicht bevölkerten Lande weite Distrikte in Hungersnot verfallen und darin beinahe verkommen können, ohne daß seitens der Regierung durchgreifende Hilfe geleistet wird. Neue Nachrichten besagen beispielsweise, daß zurzeit im nördlichen Kiangfu nicht weniger als 10 Millionen Menschen am Hungertuche nagen und infolgedessen lebhafte Aufruhrbewegungen jene Distrikte verwüsten. Von einem Eingreifen der Zentralregierung aber an diesen Vorkommnissen hat bisher nichts verlautet.

Die feindliche Stimmung gegen die Ausländer tritt seit einiger Zeit nur noch sporadisch, wenn auch in einzelnen Fällen immer noch mit der alten Wildheit hervor. Insbesondere hat sich die den Amerikanern feindliche Stimmung merkwürdig lange gehalten. Jüngst sind die Gedächtnissteine aufgestellt worden, welche zur Sühne des Missionarmordes in Lien-Chou vom November vorigen Jahres dekretiert waren. Die Mandarinen der Provinz beschuldigen den amerikanischen Generalkonsul, daß er zwecks Aufbringung der Sühnegelder in Höhe von 46000 Dollar die ärmeren Volksklassen brandschatzen wolle; man habe ihm vergeblich zugeredet, von der Zahlung der Summe Abstand zu nehmen. Schließlich habe er scheinbar nachgegeben, aber gefordert, daß die Summe wenigstens, wenn auch unter Vorbehalt späterer stillschweigender Rückerstattung, erlegt werden müsse. Der Gouverneur habe darauf die Summe vorgeschossen; als er aber die Rückzahlung entsprechend angeregt habe, sei er von den amerikanischen Beamten verlacht worden. Solche und ähnliche Geschichten werden eifrig durch die chinesische Presse kolportiert. Man erinnert daran, daß die Amerikaner seinerzeit erklärt hätten, die zur Sühne der Boxerausschreitungen ihnen zu zahlenden Summen würden sie im Lande belassen und für die Lösung von Kulturaufgaben unter amerikanischer Führung daselbst verwenden. Tatsächlich aber hätten sie die gezahlten Entschädigungen einfach aus dem Lande gezogen; und so werden denn Aufrufe erlassen, welche die Kulis von der Auswanderung auch nach Mittelamerika, insbesondere aber Panama warnen und abhalten wollen. Man weist auf die amerikanischen Chinesengesetze hin und will nicht, daß Chinesen im Interesse der Vereinigten Staaten die am Panamakanal fehlenden Arbeiter ersetzen sollen. Die Vorkommnisse bezüglich der japanischen Schulkinder in Kalifornien werden bei dieser Gelegenheit in die nötige Beleuchtung gerückt.

Japan hat sich allerdings den Amerikanern gegenüber auffallend energisch gezeigt. In der Sache selbst, d. h. in der Zurückweisung der japanischen Kinder aus den kalifornischen Schulen, lag für das Vorgehen der japanischen Diplomatie wohl kaum eine ausreichende Veranlassung. Allerdings bestimmen die zwischen den beiden Ländern abgeschlossenen Verträge, daß die Angehörigen beider Staaten auf gleichem Fuße zu behandeln seien. Es erscheint aber fraglich, ob die Kalifornier deshalb nicht berechtigt waren, die japanischen Kinder in besondere Schulen zu verweisen. Amerika wiederum hat sich merkwürdig entgegenkommend verhalten, sicherlich nicht aus Furcht vor einer kriegerischen Verwickelung, sicherlich nicht aus Respekt vor der durch die augenblickliche Finanzlage wesentlich eingeschränkten Macht des Sonnenreiches; wohl aber aus offenbarer Besorgnis vor dem Boykott amerikanischer Waren. Solcher Boykott ist allzuleicht zu organisieren, und die Amerikaner haben die Wirkung einer derartigen Bewegung in China sehr übel erfahren müssen. Die amerikanischen Handelsbeziehungen zu China haben bekanntlich schwer gelitten: der große Petroleumhandel zwischen China und den Vereinigten Staaten ist in seinen Grundlagen erschüttert; die Einfuhr amerikanischer Baumwollwaren in China ist auf die Hälfte gesunken. Wenn man bedenkt, daß die amerikanische Einfuhr nach Japan in schnellem Ansteigen begriffen ist (sie betrug 1903 45, 1904 48, 1905 104 Millionen), so wird man verstehen, daß Onkel Sam Bedenken tragen wird, sich in dieser Richtung die Finger zu verbrennen. Zwar sind jüngst vier stattliche Panzerkreuzer nach Ostasien abgegangen: sie mögen wohl den übrigen Bestandteilen der amerikanischen Asienflotte beim Schutz der Philippinen helfen können — was aber nützen Panzerschiffe dagegen, daß man sich verabredet, amerikanische Waren nicht mehr zu kaufen?

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Rosenölpreise in der Türkei.

Die Preise des diesjährigen Rosenöls sind im Vergleiche zu denen des Vorjahres etwas gestiegen. Wenn auch einzelne Firmen infolge frühzeitiger Abschlüsse auch dieses Jahr zu denselben Bedingungen offerieren, so dürfte im allgemeinen doch für das Kilogramm bester Qualität 570 bis 580 M. bezahlt werden.
(Bericht des Kais. Generalkonsulats in Konstantinopel.)

Russisches Asien.

Naphthaausbeute der Apscheron-Halbinsel.

Die Gesamtnaphthaausbeute auf der Apscheron-Halbinsel im August 1906 betrug 26 532 565 Pud gegen 32,3 Millionen Pud im Vorjahre. Fontänen haben im Monat August nicht geschlagen. Die Ausbeute auf Bibi-Eybat ergab 5 126 824 Pud Naphtha.

Für August stellten sich die mittleren Börsenpreise wie folgt:

Naphtha leicht, schwarze Stadt	32,421	Kop.
„ „ Grube Bibi-Eybat	32,171	„
„ „ „ Balachany	31,921	„
Rückstände, Masut fob	34,766	„
Petroleum fob	39,234	„
„ frei Waggon	41,000	„

Die Hauptausbeute hatten folgende Firmen:

Kaspische Gesellschaft	2 075 940	Pud
Moskau-Kaukasische Gesellschaft	1 992 361	„
Bakuer Naphtha-Gesellschaft	1 741 235	„
Mantascheff & Co.	1 679 859	„
Gebrüder Mirsaeff	1 207 750	„
Russische Naphthagesellschaft	1 169 900	„
Pitojeff & Co.	1 126 300	„
Subaloff	1 115 000	„
Assadulaeff	1 080 993	„
Aramasd-Gesellschaft	1 035 000	„

Die Minderausbeute von über 5 Millionen Pud gegen die Monatsausbeute des August des vergangenen Jahres erklärt sich durch den bis vor einigen Tagen andauernden Streik der Arbeiter.

Seit einigen Tagen arbeiten sämtliche Gruben, und ist der Streik nunmehr als beendet anzusehen.

Die Preise der Naphtha sind im Fallen begriffen, bedingt durch die Wiederaufnahme der Arbeiten und baldige Einstellung der Schiffahrt.

Der augenblickliche Preis für Naphtha ist 30 Kopeken pro Pud.
(Bericht des Kais. Konsulats in Baku vom 26. 9. d. J.)

Die Gesamtnaphthaausbeute auf der Apscheron-Halbinsel im September 1906 betrug 39 304 283 Pud gegen 3,4 Millionen Pud im Vorjahre; aus Springquellen wurden erbeutet 152 800 Pud. Die Ausbeute auf Bibi-Eybat ergab im September 11 817 886 Pud gegen 0,5 Millionen im Vorjahre, wovon 35 900 Pud Fontänennaphtha sind.

Für September stellten sich die mittleren Börsenpreise wie folgt:

Naphtha, leicht, schwarze Stadt	30,644	Kop.
„ „ Grube Bibi-Eybat	30,394	„
„ „ „ Balachany	30,144	„
„ schwer, schwarze Stadt	30,500	„
„ „ fob	31,666	„
Rückstände, Masut fob	33,625	„
Petroleum fob	35,807	„

Die Hauptausbeute hatten folgende Firmen:

Nobel	4 374 723	Pud
Kaspische Schwarzmeergesellschaft	2 394 977	„
Bakuer Naphtha-Gesellschaft	2 297 782	„
Kaspi	2 279 930	„
Moskau-Kaukasische Gesellschaft	1 867 165	„
Mantascheff & Co.	2 071 108	„
Gebr. Mirsojeff	1 343 900	„
Pitojeff & Co.	1 239 900	„
Subaloff	1 210 000	„
S. M. Schibaew & Co.	1 147 450	„
Russische Bauer Naphtha-Gesellsch.	1 135 840	„
Sch. Asadulaeff	1 114 300	„
Russische Naphtha-Gesellschaft	1 084 350	„
Aramasd-Gesellschaft	1 043 000	„

Die Preise sämtlicher Produkte sind im Sinken begriffen.
(Bericht des Kais. Konsulats in Baku vom 24. 10. 1906.)

Die Baumwollernte im Ferghana- und Syrdarja-Gebiet.

Die Baumwollkampagne im Ferghana- und Syrdarja-Gebiet nimmt einen vom besten Wetter begünstigten Verlauf. Noch in der letzten Septemberwoche herrschte trockenes, warmes Wetter, und das Thermometer wies Maximaltemperaturen von 21—32° C auf, während die mittlere Tagestemperatur 13—21° C betrug. Wenn das Wetter so anhält, ist die völlige Reife der ganzen Ernte gesichert, und es wird keine niederen Sorten Baumwolle geben.

Zu Beginn der letzten Septemberwoche wurden für Rohbaumwolle in Assake (Kreis Margelan) 3,25 Rubel pro Pud gezahlt; der Preis steigerte sich in den letzten Tagen des September bis 3,25 und 3,40 Rubel pro Pud. Während die Firmen und die Kommissionäre mit dem Verlauf der Kampagne sehr zufrieden sind, haben die Plantagenbesitzer zum Teil nur geringen Vorteil; viele der letzteren hatten bereits im Sommer, als Dürre und Schädlinge die Hoffnungen herabgestimmt hatten, die Ernte zum Preise von 2,40 bis 2,45 Rubel verkauft. Jetzt wirkt die Enttäuschung auf den Betrieb des Einsammelns der Baumwolle; man ist stellenweise recht lässig bei der Arbeit, doch hat es auch in den hohen Arbeitslöhnen seinen Grund. Die mit dem Einsammeln der Baumwolle beschäftigten Arbeiter erhalten vielfach 20, 25, selbst 30 Kopeken pro Pud.

Der Preis für gereinigte Ware betrug in Margelan 10,15 Rubel, in Taschkent 10,50 Rubel, während am Moskauer Markt Ende September 13,20 bis 13,80 Rubel pro Pud notiert wurde.

Der Ertrag an Rohbaumwolle wird im Kreise Taschkent auf 50—60 Pud pro Desjätine geschätzt.
(St. Petersburger Zeitung.)

Das russische Eiergeschäft.

Der russische Eierhandel hat im Sommer des laufenden Jahres nach einem Berichte des österreichisch-ungarischen Generalkonsulats in Petersburg sehr viel an Intensität verloren, da infolge der großen Hitze ein sehr bedeutender Teil der Exportware (in diesem Jahre 50% gegen sonstige 20%) während des Eisenbahntransportes verdarb. Nachdem im August dieses Jahres kühleres Wetter eingetreten war, hatte sich die Qualität der zugeführten Eier endlich gebessert; jedoch waren bis Ende August die Zufuhren noch sehr klein, so daß infolge der starken Nachfrage die Preise um ca. 30—40% in die Höhe gingen. (Handelsmuseum, Wien.)

Indien und Australasien.

Die Tata Iron and Steel Company in Sini.

Der „Pioneer" vom 15. Oktober d. J. kündigt die erfolgreiche Gründung der Tata Iron and Steel Company an und meldet, daß im Laufe des Monats Oktober d. J. noch die Zuteilung von Aktien an die Zeichner des Kapitals erfolgen werde. Dem Blatte erscheint es als ein günstiges Zeichen, daß der gegen indische Unternehmungen (abgesehen von Eisenbahnen) sonst so skeptische Londoner Geldmarkt sich diesmal so wohlwollend verhalten habe. Bei den herrschenden hohen Preisen von Roheisen und Stahl eröffnen sich nach der Meinung des genannten Blattes der neuen Gesellschaft gute Aussichten, und die fast unerschöpflichen Mengen von Eisenerzen in der Gegend von Sini ließen erwarten, daß, abgesehen von der Verarbeitung an Ort und Stelle, auch für die Ausfuhr von Erzen gesorgt sei.

(Bericht des Kais. Generalkonsulats in Calcutta.)

Beschränkung der Waffeneinfuhr.

Laut Bekanntmachung vom 11. September d. J. darf für die Einfuhr von gezogenen Gewehren, Kaliber 0,303 oder 0,450, nach Britisch-Ostindien, gleichviel ob sie zur See, auf Flüssen oder zulande erfolgen soll, keine Erlaubnis erteilt werden. Ein derartiges Verbot bestand bisher nur für gezogene Martini-Henry-Gewehre der genannten Kaliber.

Tabakanbau auf Ceylon.

Wissenschaftliche Beobachter in Ceylon wollen festgestellt haben, daß dem Tabakbau auf dieser Insel eine große Zukunft bevorstehe. In einem kürzlich von einem Mr. Kelway Bamber gehaltenen Vortrage hat dieser dargelegt, daß große Strecken des Landes sich für den Tabakbau eignen, nur sei bedeutende Sorgfalt nötig, um ein besseres Produkt zu erhalten, als der Eingeborene erziele. Der Anbau der Tabakpflanze sei — wenn richtig betrieben — ein besseres Geschäft als die Kautschukkultur.

Was den Absatz des Erzeugnisses anlangt, so bemerkte der Vortragende, die örtliche Nachfrage sei naturgemäß nicht bedeutend, jedoch für ein gutes Tabakblatt bestände in Europa ein so ziemlich unbeschränkter Markt zu guten Preisen. Zur Ausführung dieser Gedanken ist indessen, soweit bekannt geworden, in Ceylon bisher noch nichts geschehen. Es wird auch wohl noch eingehender Versuche von seiten der Regierung bedürfen, um das verfügbare Kapital in diese Wege zu leiten.

Aussichten der Indigoernte Britisch-Indiens für 1906/07.

Das erste Memorandum über die gesamte Indigoernte Britisch-Indiens für die Saison 1906/07 ist unter dem 18. Oktober d. J. erschienen. Die darin behandelten Provinzen enthalten 97,7% der gesamten, in Britisch-Indien mit Indigo bestellten Fläche, wie sie auf Grund von Durchschnittsberechnungen aus den fünf mit dem Jahre 1904/05 abschließenden Jahren berechnet ist. Innerhalb dieser Periode belief sich die durchschnittliche unter Indigokultur stehende Fläche auf 775900 Acres; im Jahre 1905/06 sank sie auf 330400 Acres, und für das Jahr 1906/07 wird sie auf 329800 Acres geschätzt. Das im Jahre 1906/07 zutage tretende Nachlassen des Indigoanbaues in Bengalen, den Vereinigten Provinzen und im Pundschab ist durch die starke, durch den rechtzeitigen Regenfall in Madras verursachte Anbauzunahme beinahe ausgeglichen worden.

Die Ernteverhältnisse werden als „ziemlich gut bis gut" gemeldet in Madras, und als „durchschnittlich" im Pundschab, während in Bengalen und den Vereinigten Provinzen durch den überreichen Regen die jungen Pflanzen etwas beschädigt worden sind.

Für Bengalen, auf das 40% der gesamten Indigofläche entfallen, wird das mit Indigo besäte Areal zu 138300 Acres angegeben gegen 170700 Acres im Vorjahre und 223100 Acres im Jahre 1904/05. Der Indigobau ist hier wegen des Druckes, den der Wettbewerb der synthetischen Farben auf den Farbhandel ausübt, schnell zurückgegangen. In Unterbengalen wird der Anbau allmählich aufgegeben, und selbst in Nordbihar ist die Anbaufläche bedeutend verkleinert worden. Die Aussaaten haben sich infolge des Mangels an rechtzeitigem Regen verzögert, und die Saat hat späterhin infolge des überreichen Regens und des Hochwassers in Nordbihar ernstlich gelitten. Den durchschnittlichen Ertrag pro Acre schätzt man auf etwa 46% einer Normalernte gegen 47% im Vorjahre. Insgesamt rechnet man auf einen Ernteertrag von annähernd 24000 Faktorei-Maunds.

Im Bezirk von Madras, auf den 28,8% der gesamten Indigofläche entfallen, wird die besäte Fläche in den Raiyatwari-Dörfern bis Ende August d. J. zu 94800 Acres angegeben, das sind 84% mehr als die im Vorjahr bestellte Fläche, aber 16% weniger als der Durchschnitt der voraufgehenden 5 Jahre. Die Zunahme gegen das Vorjahr wird dem rechtzeitigen Regenfall in Cuddapah, Kurnool und Nellore zugeschrieben. Die allgemeinen Ernteverhältnisse versprechen einen guten Ertrag.

In den Vereinigten Provinzen, auf welche 21,1% der gesamten Indigofläche entfallen, wird die genaue Anbaufläche erst im Dezember bekannt. Soweit indessen Nachrichten erhältlich sind, scheint auch hier eine weitere Einschränkung der Anbaufläche, die im Vorjahre 40700 Acres betrug, eingetreten zu sein. Die Landeigentümer schätzen die Abnahme auf 30%, während der Provinzialdirektor der Ansicht ist, daß sie 15% nicht überschreiten wird. Die Aussaaten geschahen zur üblichen Zeit, das Aufkeimen der Saat war befriedigend, und auch Wasser für die Bewässerung war in genügender Menge vorhanden. Stellenweise hat die Saat indessen gelitten, besonders in den östlichen Gegenden, wo heiße Winde, überreicher Regen und Insektenplage Schaden verursachten. Im großen und ganzen wird ein etwas geringerer Ertrag als im Vorjahre erwartet.

Für das Pundschabgebiet (mit 7,8% der gesamten Indigofläche) wird das besäte Areal auf 62 100 Acres geschätzt gegen 67 500 Acres im Vorjahre. Die Abnahme des Anbaues um 8% wird dem späten Öffnen des Kanals für die Bewässerung zugeschrieben. In Multan haben auch Insekten stellenweise die Pflanzungen beschädigt. Im allgemeinen sind aber die Aussichten für die künftige Ernte normal.

Zinnausfuhr aus den Malayenstaaten.

In der Zeit vom 1. Januar bis 30. September d. J. wurden aus den Verbündeten Malayenstaaten folgende Mengen von Zinn und Zinnerz (das in der Tabelle auf 70% seines Bruttogewichts, d. h. auf seinen Zinngehalt, zurückgeführt ist) im Vergleich mit dem Vorjahre ausgeführt:

Staaten	Zinn (1906)	Zinnerz (1906)	Zusammen (1906)	Zusammen (1905)
	Pikuls			
Perak	97 099,11	226 654,69	323 753,80	331 626,83
Selangor	86 447,23	114 734,15	201 181,38	216 534,73
Negri Sembilan	36 425,49	21 571,46	57 996,95	62 797,77
Pahang	5 864,11	10 585,05	25 449,16	25 230,42
Zusammen	225 835,94	382 545,35	608 381,29	636 189,75

(The Selangor Governement Gazette.)

Die Verwendung von Motorwagen in Indien.

Im Anschluß an die in der Nummer 126 der „Nachrichten für Handel und Industrie", herausgegeben vom Reichsamt des Innern, vom 2. November 1906 enthaltenen Ausführungen über die Verwendung von Motorwagen zur Unterstützung des Eisenbahntransportwesens in Indien werden Berichten des Kaiserlichen Generalkonsulats in Calcutta sowie des bei demselben tätigen Handelssachverständigen noch folgende Einzelheiten entnommen:

Der in dem angezogenen Artikel der „Nachrichten" bereits erwähnte Director General of Commercial Intelligence, der sich der Angelegenheit besonders angenommen hat, hat sich an die bekanntesten britischen Motorfabrikanten mit der Bitte gewandt, ihm Photographien, Skizzen usw. von den von ihnen verfertigten Lastwagen, Omnibussen und dergleichen (Motoromnibusse, Loren, Vans usw.) zur Auslage in seinem Kontor einzusenden.

Dieser Aufforderung sind die folgenden britischen Firmen nachgekommen:

Clarkson Ld., Chelmsford,
John J. Thornycroft & Co. Ld., London.
The Wolseley Tool & Motor Car Co. Ld., London,
The Lacre Motor Car Co. Ld., London,
Adams Manufacturing Co. Ld., London,
The St. Pancras Iron Work Co. Ld., London,
Dougill's Engineering Co. Ld., Leeds,
The Scottish Motor Engineering Co. Ld., Edinburgh.

Der 20 HP-Wagen dürfte sich vielleicht am ehesten für den Gebrauch in Indien eignen. Die Firma John J. Thornycroft & Co. Ld., London, lieferte u. a. bereits nach Indien:

1. 20 HP 1 ton Chassis an die Oudh & Rohilkhand Eisenbahn.
2. 20 HP Motor Parcel Vans an die East Indian Eisenbahn.
1. 20 HP Chassis für die Birma-Eisenbahn.
3. 24 HP Bus Chassis an die Federated Malay States-Bahnen.

Bei dem Bau der Wagen für die Tropen muß besonderer Wert darauf gelegt werden, daß die Petroleumbehälter den Sonnenstrahlen nicht ausgesetzt sind. Die Kühlung muß ganz besonders berücksichtigt werden, so daß eine Überhitzung möglichst vermieden wird. Etwaige Holzteile sind aus hartem (möglichst Teakholz), gut ausgetrocknetem Material herzustellen.

Für den Absatz von Motorlastwagen dürften in erster Linie die Bahngesellschaften in Frage kommen, welche ihre Bestellungen zum größten Teil durch ihre Londoner Kontore machen lassen. An diese würden die deutschen Fabrikanten ihre Offerten wohl zuerst richten. Es würde aber auch vielleicht angebracht sein, gleichzeitig eine Abschrift des Angebotes den in Indien ansässigen Verwaltungen einzusenden.

Die nachstehende Aufstellung der Hauptbahnen mit Angabe der Londoner Kontore und der indischen Verwaltungen dürfte daher von Interesse sein.

Die wichtigsten Bahnen von Britisch-Indien.

Assam Railways & Trading Co. Ld., Dibrugarh, Assam.
Assam-Bengal Railway Co. Ld., L.*) Bishopsgate House, Bishopsgate Street, Within. E. C. I.*) Chittagong.
Bengal & North Western Ry. Co. Ld., L. 237 Gresham House, Old Broad Street, E. C. I. Gorakhpur.
Bengal-Nagpur Ry Do Ld., L. 132 Gresham House, E. C. I. 12 Garden Reach Road, Calcutta.
Bhavnagar-Gondal-Junagad-Porbandar Railways, I. Bhavnagar Para.
Bombay, Baroda and Central India Ry, L. Gloucester House, Bishopsgate Street, Without, E. C. I. Church Gate Station, Bombay.
Burma Railways Co. Ld., 76 Gresham House, E. C. I. Rangoon.
Delhi-Umballa and Kalka Ry Co. Ld., L. 17 Victoria St. I. Simla.
cutta.
East-Indian Ry Co., L. Nicholas Lane E. C. I. 105 Clive St., Calcutta.
Great Indian Peninsula Ry., L. 48 Copthall Ave E. C. I. Victoria Terminus, Bombay.
Jodhpur-Bikanir Ry. I. ½ Jodhpur.
Madras Railway, L. 1 Broad Street Place, E. C. I. Royapuram Station Madras.
H. H. The Nizams Guaranteed State Ry. Co. Ld., L. Winchester House, E. C. I. Secunderabad, Hyderabad.
North Western Ry., I. Lahore.
Oudh & Rohilkhand Ry., I. Lucknow.
Rohilkhand Kumaon Ry. Co. Ld. I. Bareilly.
Rajputana-Malwa Ry. System, I. Ajmere.
Southern Mahratto Ry. Co. Ld., L. 46 Queen Anne's Gate S. W. I. Dharwar.
Southern Punjab Ry., L. 70 Cornhill E. C. I. Bhatinda.
South Indian Ry Co. Ld., L. 55 Grace Church St. E. C. I. Trichinopoly.

*) L = Londoner Kontor; I = Sitz des indischen Kontors.

Die in der Nummer 80 der „Nachrichten" vom 13. Juli 1906 erwähnte Automobilausstellung findet in Verbindung mit einem großen Bazar (Faincy Fair) statt, welcher für Wohltätigkeitszwecke von H. E. der Lady Minto arrangiert worden ist und während der Zeit vom 21. bis 30. Januar 1907 abgehalten wird. Hierdurch dürfte ein Erfolg der Ausstellung ziemlich gesichert sein.

In einer neueren amtlichen Veröffentlichung wird der Wert der Einfuhr von Motorwagen und Motorfahrradern nach Indien auf 3499 Millionen Rupien angegeben.

Bisher waren Motorwagen in den Statistiken nicht besonders aufgeführt, vielmehr erschien der Einfuhrwert unausgeschieden unter dem Titel „Wagen und Fahrzeuge". Die Steigerung der Einfuhr unter dieser Rubrik, die hauptsächlich dem zunehmenden Handel in Kraftwagen zugeschrieben wird, läßt aber Schlüsse auf die Aufnahme des Marktes zu. Die erwähnte Statistik verzeichnet in jener Sammelgruppe für das Jahr 1903/04 eine Einfuhr von 4,35 Millionen, für das darauffolgende Jahr 5,5 Millionen und für das Jahr 1905/06 7,68 Millionen Rupien.

Die Regierung steht der Anschaffung von Motorwagen für Dienstreisen ihrer höheren Beamten wohlwollend gegenüber, und regelmäßig werden, wenn ein Lieutenant Governor oder ein Chief Commissioner die Anschaffung eines solchen Fahrzeuges beantragen, keine finanziellen Schwierigkeiten gemacht. Auch einzelne britische Residenten an den Höfen der indischen Fürsten sind Besitzer von Dienstwagen. Verschiedene der Fürsten sind noch weitergegangen, indem sie nicht nur für den höchsten Beamten, sondern auch für diejenigen niederer Grade für ihre Reisen Motorwagen zur Verfügung gestellt haben.

Ostasien.

Neue Unternehmungen der Metallindustrie in Japan.

Die Direktoren der japanischen Hokkaido Tanko Eisenbahn-Gesellschaft planen, nach dem Ankauf der Bahn durch die Regierung einen Eisen-Hochofen zu errichten. Die Kohlen aus den Bergwerken der Gesellschaften sind für die Eisenbereitung wohl geeignet, und die Gegend von Horonai bos Mororan an der Vulkan-Bai ist reich an Eisensand, der 80—90% Eisen enthalten soll. Die Eisensandlager an der großen Vulkan-Bai waren schon früher bekannt, nunmehr ist festgestellt, daß auch alle in diesen Meerbusen mündenden Flüsse große Mengen von Eisensand enthalten. Das Eisen soll von Schwefel und Phosphor frei sein. —

Die Furukawa Kupferbergwerk-Gesellschaft hat beschlossen, in Nikko ein neues Kupferdrahtwerk zu bauen, da das schon jetzt bestehende Werk dem Bedarf an Drähten und Kabeln für elektrische Anlagen nicht mehr zu genügen vermag. Nach den letzten veröffentlichten Statistiken wurden in dem alten Werk monatlich 300000 bis 400000 Kin (1 Kin = 1⅓ engl. Pfund) Kupferdraht hergestellt, der hauptsächlich an die verschiedenen Kabelwerke in Tokio und Yokohama geliefert wurde. Die Hauptmenge der vom Verkehrsdepartement der Regierung benötigten übersponnenen Drähte und Kabeln muß noch vom Auslande bezogen werden. Daher sollen die japanischen Produzenten die Errichtung eines allen inländischen Anforderungen genügenden Kabelwerkes ins Auge gefaßt haben. —

(Daily Consular and Trade Reports.)

Veredelungsverkehr in Japan.

Laut einer auf Grund des Artikels 8 Ziffer 1 des Zolltarifgesetzes mit Wirkung vom 1. Oktober 1906 ab erlassenen Kaiserlichen Verordnung Nr. 261 fallen folgende Gegenstände in den Wirkungskreis der Ziffer 1 in Artikel 8 des Zolltarifgesetzes:

1. Bearbeitete Gegenstände, die zum Gravieren, Versehen mit Cloisonné- oder Einlegearbeit, Plattieren, Emaillieren, Lackieren oder Bedrucken mit Bildern oder Figuren eingeführt werden.
2. Porzellan und Tonwaren, die zum Einbrennen von Bildern oder Figuren eingeführt werden.
3. Gespinstfabrikate und Waren daraus, die zum Zwecke des Verfeinerns, Bleichens, Färbens, Aufdruckens oder Einpressens von Figuren eingeführt werden.
4. Gewebe und Waren daraus, die zum Versehen mit gezogenem Fadenwerk, durchbrochener Arbeit (skein-work), Stickerei oder Hohlsaum eingeführt werden.
5. Pelzwerk und Felle, die zum Zwecke des Gerbens und Färbens eingeführt werden.

(The Japan Weekly Mail.)

Zölle für die Einfuhr aus dem Pachtgebiete der Südmandschurei.

Eine Kaiserliche Verordnung Nr. 262 bezieht sich auf die Schaffung von Eingangszöllen auf Waren, die das Erzeugnis des Pachtgebiets in der Südmandschurei sind. Danach soll der Konventionaltarif für die Eingangszölle auf die in der Provinz Kwanto erzeugten Gegenstände maßgebend sein, jedoch mit der Ausnahme der Fälle, in denen der in dem Zolltarifgesetze festgelegte Tarif niedriger ist als der Konventionaltarif. Die Bestimmungen in Artikel I und II der Ausführungsbestimmungen zum Zolltarifgesetze sollen auch auf die Gegenstände angewendet werden, die dem vorgenannten Konventionaltarif unterworfen sind. Diese Verordnung ist am 1. Oktober in Kraft getreten.

(The Japan Weekly Mail.)

Öffnung von Tairen (Dalnij) für den fremden Handel.

Nach einer amtlichen Erklärung der japanischen Regierung ist Tairen (Dalnij) vom 1. September d. J. ab dem Handelsverkehr aller Länder geöffnet und zu einem Freihafen erklärt worden. Ausländischen Handelsschiffen wird die Erlaubnis gewährt werden, zwischen Tairen (Dalnij) und den innerhalb des Kaiserreichs gelegenen geöffneten Häfen Schiffahrt und Handelsgeschäfte zu betreiben.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin.
Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen-Berlin SW. 11.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft

1907, Januar. | No. 4. | VI. Jahrgang.

Deutsch-Asiatische Gesellschaft.

Wir beehren uns, unseren Mitgliedern bekannt zu geben, daß in **Hermann Paetels Verlag** nunmehr Heft 3 der Schriften unserer Gesellschaft:

„Deutsche Kulturaufgaben in China“

von Geh. Legationsrat Generalkonsul Dr. **Knappe** erschienen ist. Die Broschüre, die im Buchhandel 80 Pfg. kostet, kann durch unsere Vermittelung für den ermäßigten Preis von 50 Pfg. bezogen werden.

DAS PRÄSIDIUM

Freiherr von der Goltz,
General der Infanterie,
kommandierender General des I. Armeekorps.
Präsident.

Dr. jur. Seidenspinner,
Wirklicher Geheimer Kriegsrat.
Geschäftsf. Vizepräsident.

Dr. Vosberg-Rekow,
Direktor der Zentralstelle für Vorbereitung von Handelsverträgen.
Schriftführer.

Die japanische Handelsflotte.

Von D. Kürchhoff.

(Fortsetzung.)

Das Anwachsen der japanischen Handelsflotte ergibt sich aus Tabelle A, in der sämtliche japanischen Fahrzeuge, und Tabelle B, in der die Fahrzeuge europäischer Bauart über 100 Tons enthalten sind. Die kolossale Vermehrung, die der Schiffsbestand im Jahre 1899 zeigt, ist eine Folge der im Interesse der gesamten Handelsmarine im Jahre 1896 erlassenen Gesetze betreffend Fahrprämien, Bauprämien und Subventionen.

Tabelle A.

Jahr	Dschunken		Dampfer		Dampfer und Segelschiffe	
	Zahl	Koku	Dampfer	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
1885	—	—	—	—	—	—
1886	—	—	—	—	—	—
1887	—	—	—	—	—	—
1888	—	—	—	—	—	—
1889	17 878	2 909 695	524	81 066	1490	144 194
1890	—	—	564	88 816	1407	141 144
1891	—	—	568	—	—	—
1892	—	—	607	—	—	—
1893	17 209	2 878 462	643	102 322	1421	148 316
1894	18 193	3 069 735	680	110 205	1429	156 236
1895	17 238	2 865 759	745	169 414	1467	212 925
1896	17 360	2 960 887	827	213 221	1529	254 692
1897	17 066	2 956 467	870	227 841	1735	253 326
1898	17 160	3 065 607	970	273 185	1684	318 494
1899	19 077	3 320 284	1221	510 007	4543	796 930
1900	18 796	2 785 114	1395	583 067	5415	917 879
1901	—	—	1321	543 258	5171	863 830
1902	—	—	—	—	—	—
1903	—	—	1088*	657 269	4602*	979 423
1904	—	—	—	—	—	—
1905	19 827	—	1766*	797 674	5710*	1 126 908

*) Über 20 Tonnen.

Tabelle B.

Jahr	Dampfer		Segelschiffe n. europ. Muster*)	
	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
1870	—	—	—	—
1871	—	—	—	—
1872	—	—	—	—
1873	46	17 952	—	—
1874	—	—	—	—
1875	—	—	—	—
1876	—	—	—	—
1877	41	—	31	—
1878	—	—	—	—
1879	—	—	—	—
1880	—	—	—	—
1881	—	—	—	—
1882	—	—	—	—
1883	—	—	—	—
1884	—	—	—	—
1885	228	88 765	—	—
1886	227	92 415	—	—
1887	252	107 808	—	—
1888	281	121 627	—	—
1889	310	133 521	—	—
1890	334	141 970	304	40 267
1891	352	146 547	278	38 535
1892	375	157 147	239	34 163
1893	400	167 450	218	33 666
1894	461	263 629	196	32 103
1895	528	331 374	173	29 322
1896	570	363 223	165	27 111
1897	626	426 624	171	27 412
1898	674	464 246	—	—
1899	753	498 385	—	—
1900	833	517 407	—	—
1901	846	528 321	—	—
1902	—	—	—	—
1903	—	—	—	—
1904	—	—	—	—
1905	—	—	—	—

Fahrprämien.

Jedes Stahl- oder Eisenschiff von 1000 Tons wenigstens und 10 Knoten Geschwindigkeit, das die japanische Flagge führt und zwischen Japan und einem fremden Lande oder zwischen verschiedenen fremden Häfen fährt, soll zu einem Ermutigungsbeitrag berechtigt sein unter der Bedingung, daß das betreffende Fahrzeug Eigentum eines Japaners oder einer Gesellschaft ist, deren Teilhaber oder Aktieninhaber ausschließlich Japaner sind.

Der Beitrag wird bewilligt nach folgender Skala:

25 Yen für 1000 Seemeilen auf die Tonne.

10% Zuschlag für jede 500 Tonnen mehr, 20% Zuschlag für jeden Knoten über 10 Knoten Fahrgeschwindigkeit.

Ausgenommen von den Wohltaten des Gesetzes bleiben:

1. Schiffe, die nach Inkrafttreten dieses Gesetzes als japanische registriert werden und über fünf Jahre alt und im Auslande gebaut sind.
2. Schiffe, die 15 Jahre und darüber alt sind.
3. Auf besonderen Befehl der Regierung fahrende Schiffe.

Schiffen, die über fünf Jahre alt sind, werden 5% für jedes Jahr über fünf Jahre abgezogen.

Ein Schiffseigentümer, der solchen Beitrag erhält, geht folgende Verpflichtungen ein:

1. Das Schiff kann gegen eine angemessene Entschädigung für öffentliche Zwecke — Mobilmachung usw. — requiriert werden.
2. Das Schiff muß auf eigene Kosten eine näher bestimmte Anzahl junger Schiffahrtsbeflissener an Bord nehmen (2 bei 2500 Tons, 3 bei 2500 bis 4000 Tons, 4 bei allen, die größer sind als 4000 Tons).
3. Kein Fremder darf ohne Erlaubnis des Verkehrsministers von dem Eigentümer weder an Bord noch sonst für den Dienst des Schiffes verwendet werden.
4. Das Schiff hat die Post und die Postbeamten frei zu befördern.
5. Das Schiff darf, so lange es den Beitrag erhält und während eines Zeitraumes von drei Jahren nach Einstellung der Zahlung, an Fremde weder verkauft noch verchartert, noch vertauscht, noch verschenkt oder verpfändet werden, wenn nicht der Verkehrsminister hierzu die Erlaubnis erteilt oder der erhaltene Ermutigungsbeitrag zurückgezahlt ist.

Bauprämien.

Zur Ermutigung des Schiffsbaues erhalten an Unterstützung:

Schiffe aus Stahl oder Eisen von wenigstens 700 Tonnen und unter 1000 Tonnen, die nach den Vorschriften und unter Aufsicht des Verkehrsministeriums von einem Japaner oder einer ausschließlich aus Japanern bestehenden Gesellschaft gebaut werden, 12 Yen für jede Tonne, jedes Schiff dieser Art über 1000 Tonnen 20 Yen für die Tonne und 5 Yen mehr für je eine Pferdekraft, wenn auch die Maschinen nach den angegebenen Bedingungen gebaut werden.

Bei dem Bau dieser Schiffe darf fremdes Material nur nach den von dem Verkehrsminister gegebenen Vorschriften verwendet werden.

Subventionen.

Die nachstehenden Dampferlinien bekommen feste Subventionen:

Tabelle C.

	Gesetz 1896	Gesetz 1899	
Die Australische Linie	348 000	525 657	Yen
Die Bombay-Linie	192 108	178 785	„
Die Yangtse Kiang-Linie	149 000	354 942	„
Die Schanghai-Linie	30 179	250 873	„
Die Tsushima- und Korea-Linie	—	7 375	„
Europäische Linie	—	2673895	„
Seattle-Linie	—	654 030* (1 013 880**)	
San Francisco-Linie	—	1013880	Yen
Ostasiatische Linie nach Wladiwostok	27 717	27 717	„
Linien in den japanischen Gewässern	56 500	140 000	„
Sachalin (Korsakof)-Linie	23 490	21 360	„

Diese Gesetze hatten eine mehr als gewollte Folge; allein die Nippon Yusen Kaisha bestellte sofort 18 große Dampfer, die Osaka Shosen Kaisha 13, die anderen Gesellschaften verdoppelten und verdreifachten ihren Schiffsbestand. Während in den ersten beiden Jahren an Schiffahrtsprämien rund 1 720000 Yen gezahlt wurden, stieg diese Summe in den Jahren 1899/1900 auf 39608400 Yen, die Bauprämien stellten sich für diese Zeit auf 277250 Yen. Aus diesem bedeutenden Anwachsen der Handelsflotte entstanden aber ganz erhebliche Nachteile, denn die große Zahl der zur Verfügung stehenden Schiffe hatte ein ganz bedeutendes Fallen der Frachtsätze in allen Häfen zur Folge, und viele Reedereien sahen sich in ihrem Fortbestehen bedroht, einzelne gingen überhaupt ein. Der Staat sah sich schon im Jahr 1899 veranlaßt, einzugreifen, und wurden in diesem Jahr neue Gesetze erlassen.

1. Für die im Ausland hergestellten Schiffe wurde die Fahrtprämie vom 1. Oktober 1899 auf die Hälfte herabgesetzt.
2. Die Dauer des Gesetzes wurde auf 18 Jahre vom 1. Oktober 1896 an festgelegt.

Die Subventionen wurden wie aus Tabelle C ersichtlich festgesetzt.

Für die großen Linien gelten folgende Bestimmungen:

Linie nach Europa 26 Reisen per Jahr vermittelst 12 Schiffe von mindestens 6000 Tons und 14 Knoten.

Linie nach Seattle 13 Reisen jährlich mit 5 Schiffen von mindestens 6000 Tons und 15 Knoten.

Linie nach San Francisco 14 Reisen jährlich vermittelst 3 Schiffe von 6000 Tons und 17 Knoten.

Die Fahrzeuge müssen der Regierung vom ersten Tag der Mobilmachung an zur Verfügung stehen. Hinsichtlich der freien Beförderung der Post und der Aufnahme von Eleven der Handelsmarine-Schule blieb es bei der Bestimmung vom Jahre 1896. Die Klausel inbetreff der Europäer fiel weg.

Zweck der Regierung bei diesen Reformen war, nicht Geld zu sparen, denn im Jahr 1900/1901 wurden insgesamt 10 500000 Yen ausgegeben, sondern die Dauer der Verpflichtung zu begrenzen, die die Regierung eingegangen war durch das Gesetz vom Jahr 1896, die Bauwut zu beschwichtigen, die sich aller bemächtigt hatte, und zu beschränken die Wohltaten des Gesetzes auf die großen Gesellschaften, die der Regierung im Fall des Krieges allein nützlich sein konnten.

*) Marine-Rundschau (1901).

**) Dr. Goto. Die japanische Seeschiffahrt (1902).

Die Entwickelung der Eisenbahnen in China.

Von Georg Schultze.

China, das Land der Mitte, ist eins der ältesten Kulturländer der Erde. Durch Gebirge, Wüsten und Steppen und das Meer von anderen Nationen abgeschlossen, hat sich in China eine eigenartige Kultur entwickelt, die vor der Berührung mit anderen Kulturstaaten ängstlich und erfolgreich während eines langen Zeitraumes bewahrt und behütet wurde. Bis zum riesenhaften Anwachsen der nordamerikanischen Städte war China das einzige Land mit einer Mehrzahl von Millionenstädten. Es sind große, mit viereckiger Backsteinmauer wie das alte Babylon umgebene Städte; man schätzt rund 1500 derselben. Viele haben eine Mauerlänge von 20 bis 30 km. Und welch ein Hin- und Herströmen des Landvolkes nach und von diesen Städten herrscht alltäglich, wenn sich bei Sonnenaufgang oder bei Einbruch der Dunkelheit unter Gong- oder Glockenschlag, womöglich Kanonenschüssen die Stadttore öffnen oder schließen. Dieses Hin- und Herwogen hat denn auch schon frühzeitig in China auf dem Gebiete des Verkehrswesens mancherlei Leistungen hervorgebracht, die zu ihrer Zeit bedeutend genannt werden mußten.

Im 13. Jahrhundert entstanden zur Glanzzeit der Mongolenherrschaft von der neuen Residenz Peking aus eine ganze Reihe netzförmig angelegter Straßen, ja ein wohlorganisiertes Postwesen erstreckte sich über das ganze chinesische Reich. Als hervorragendste der so frühzeitig entstandenen Heerstraßen ist die in der Provinz Shensi über Tsin-ling-shan führende Straße zu bezeichnen, die auf lange Strecken aus hartem Gestein gemeißelt ist. Von der größten Bedeutung für den Transport von Lasten, auch heute noch, ist der Träger in China, besonders in Süd-China. Finden auch Wagen und Schiebkarren im Reiche der Mitte im allgemeinen eine ausgedehnte Verwendung, so fehlen diese doch in manchen Gegenden gänzlich, namentlich in den Provinzen Kwang-si, Kwang-tung und Fukien. Hier hat, wie es scheint, der Mensch die Konkurrenz des Lasttieres besiegt. Welchen Umfang der vom Menschen bewältigte Gütertransport hatte, läßt sich an einem einzigen Beispiele schon nachweisen. Einer der lebhaftesten Punkte war bis vor gar nicht langer Zeit der Meilingpaß. Als noch Kanton von allen chinesischen Städten den Fremden allein geöffnet war, wurden an dem genannten Paß beständig 50000 Träger beschäftigt. Diese transportierten die Waren zwischen dem Kantale und dem Tale des Westflusses. Eins der bedeutendsten Bauwerke Chinas aus früherer Zeit ist unzweifelhaft der Kaiserkanal, der die Verproviantierung Pekings von dem fruchtbaren Süden aus sichern sollte. Unter Benutzung einer Reihe von Flüssen stellte dieser Kanal eine Verbindung Pekings mit dem Yantsekiang her. Südlich fand er dann seine Fortsetzung in älteren Kanälen bis Hangtschou, dem vielgepriesenen Quinsay des Venetianers Marco Polo.

In jüngster Zeit beginnt man auch in China endlich zu modernen Verkehrsmitteln und Verkehrswegen überzugehen. So ist China, das früher den verhaßten Fremden so fest verschlossen, das Ziel des Wettlaufs europäischer Großmächte geworden, von denen eine jede möglichst großen Anteil erstrebt an dem materiellen Aufschwung, wie er sich dort durch den in letzter Zeit begonnenen Eisenbahnbau vorbereitet. Bisher lebten die Chinesen wie wir im Mittelalter, überwiegend vom Ackerbau, vom Handwerk und Kleinhandel. Aber man bedenke, daß China erst jetzt seinem großindustriellen Aufschwung entgegen geht, wenn, wie sicher zu erwarten ist, dem Beginn seiner Eisenbahnära die Einführung der Dampfmaschine und der elektrischen Triebkraft in seine Industrie auf dem Fuße folgen wird. Allmählich begreift man auch in China, welche Vorzüge die Schnelligkeit und Billigkeit der Eisenbahn bietet, wie die erhöhte Sicherheit, die größere Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit, die fast vollständige Unabhängigkeit vom Wetter, von der Tages- und Jahreszeit, die erhöhte Annehmlichkeit und Bequemlichkeit des Reisens, die bessere Schonung der Güter, die häufigere Wiederkehr regelmäßiger Reise- und Verfrachtungs-Gelegenheit, die für lange Zeit unveränderlich bleibende Höhe der Fracht- und Fahrpreise recht segensreiche Wirkungen zur Folge haben. So kommt es, daß die Eisenbahn in dem bereits begonnenen Aufschließungsprozeß eine bedeutungsvolle Rolle spielt; denn es ist unverkennbar, daß China in der Entwickelung seiner reichen Hilfsmittel deshalb soweit zurückgeblieben ist, weil sein inneres Verkehrswesen, so lebhaft und bedeutend es bis heute war, sich doch nicht genug entwickeln konnte, weil die Errungenschaften der modernen Kultur in dem Lande bisher keinen Eingang finden konnten. Einseitige Größe ist bisher die Signatur chinesischer Nationalentwickelung gewesen. Es gab eben bisher zweierlei Kulturmenschen, einen mit europäischem Kulturgepräge und einen chinesischen. Die innigere Berührung beider wird eins der folgenschwersten Ereignisse des zwanzigsten Jahrhunderts sein. Die Europa und China bisher trennende Schranke wird schwinden, an ihre Stelle die ungeheure Brücke, die Staaten durchquerende und Völker verbindende Eisenbahn treten.

Wenn man nun auch chinesischerseits mit dem Gedanken sich schon vertraut gemacht hat, daß schnell dahineilende Wagenzüge das Land durchfliegen sollen, so ist die Ausführung chinesischer Bahnbauten doch mit mehr oder weniger großen Schwierigkeiten verbunden, die auf technischem Gebiete liegen und sich aus den eigentümlichen natürlichen Verhältnissen ergeben. Als Beispiel dafür sei nur erwähnt, daß der Wasserstand des Yangtsekiang in einem Jahre um zirka 12 m sich verändert. Einer der größten Widerstände wird aber von der Regierung und einem Teile des Volkes den Bahnbauten dadurch entgegengestellt, daß man sich immer wieder auf die Lehre vom „Fungschui" stützt. Diese Lehre ist ein schwieriges System, das von Wind und Wasser handelt und den darin Eingeweihten in den Stand setzt, aus der Lage und der Umgebung, insbesondere aus den Wind- und Wasserverhältnissen eines Ortes die wichtigsten Beziehungen zum Wohlergehen der Lebenden und zu den Verstorbenen zu erkennen. Daher widerstreben die Chinesen jeder Änderung in der Gestaltung des Landes, noch dazu die Gräber über das ganze Land verstreut liegen und Störungen derselben, seien es mittelbare oder unmittelbare, auf den größten Widerstand stoßen. Nicht zu unterschätzen ist ferner das Moment, das seinerzeit auch in Europa der Einführung von Eisenbahnen große Schwierigkeiten bereitete, nämlich die Existenzfrage der Pferde-, Eseltreiber und Fuhrwerksbesitzer usw. Die Bedeutung der Eisenbahn aber in Kriegszeiten hat zweifellos in China dazu beigetragen, daß

die Regierung schließlich aus ihrer Reserve herausgetreten ist. Erprobten doch die Chinesen während des chinesisch-japanischen Krieges praktisch die Brauchbarkeit und den Vorteil der Eisenbahn für Truppentransporte auf der Strecke von Tientsin nach Schanghaikwan.

Es waren jedoch schon früher Eisenbahnbauten auf chinesischem Boden entstanden. Doch hat die älteste chinesische Eisenbahn ein sehr unrühmliches Ende genommen. Es war die kleine Bahn Schanghai nach Woosung, welche von englischen Unternehmern im Jahre 1876 dem Betriebe übergeben wurde. Ihre Länge betrug 12 km, die in einer reichlichen halben Stunde durchfahren wurden. Aber bald nach der Eröffnung wurde das merkwürdige neue Verkehrsmittel dem Volke wie den Beamten unheimlich. Nach der Eröffnung im November 1876 benutzten während der ersten zwölf Monate 300000 Passagiere die Bahn. Da kauften aber die chinesischen Behörden die Bahnanlage zu einem höheren als dem Herstellungspreise an. Da die Eisenbahngesellschaft, eine englische, mit Recht vermutet hatte, daß ihr das Leben nach Möglichkeit sauer gemacht worden wäre, falls sie das Kaufanerbieten nicht angenommen hätte, so willigte sie in den Kaufvertrag. Einen Tag nun, nachdem die vereinbarte Summe gezahlt worden war, kam ein Chinese nach dem andern, die Gleise usw. wurden rasch aufgenommen und alles Material, soweit dasselbe nicht verloren, verlegt oder der Vorliebe der Chinesen für fremde Gegenstände zum Opfer fiel, d. h. gestohlen wurde, nach der Insel Formosa geschafft. Es war keineswegs eine wütende, fanatische Volksmasse, die an den weißen Teufeln und ihren Werken Rache üben wollte, sondern es waren die Mandarinen, die davon nichts wissen wollten, weil sie, und wohl nicht ohne Grund, eine Schmälerung ihres Ansehens befürchteten und deshalb die Bahn beseitigen ließen. Indessen hat die neue Eisenbahnära in China auch diese Bahn unter Leitung des deutschen Ingenieurs Hildebrand wieder neu erstehen lassen; im Jahre 1898 wurde die Strecke, diesmal jedoch als Normalspurbahn, abermals dem Verkehr übergeben.

Als zweite Bahnanlage im Reiche der Mitte kann wohl die Kaiping-Minenbahn gelten. Dieselbe wurde in folgender Weise erbaut. Der im Jahre 1877 zum Ingenieur der in der Nähe von Tientsin belegenen Kaiping-Minen ernannte Engländer Claude Kinder ließ in der einfachsten Weise und anfangs gänzlich ohne mechanische Zugbeförderung eine Kohlentransportbahn anlegen. Aus diesen mehr als bescheidenen Anfängen ging dann sehr langsam die Bahn von Kaiping nach Tonku in der Nähe von Taku an der Küste des Golfes von Petschili hervor. Als dann später die Bahn von Peking—Tientsin—Schanghai gebaut wurde, benutzte man einen Teil der Bahn der chinesischen Ingenieur- und Minengesellschaft. Auch später noch machte sich die chinesische Opposition gegen die Eisenbahnen geltend. So wurde die Bahnstation von Peking eine ziemlich bedeutende Strecke vor der Stadt angelegt, weil die chinesische Regierung fürchtete, es könnten sonst zu leicht fremde Truppen in die Stadt geschafft werden. Nachdem 1897 die Strecke Tientsin—Peking dem Betriebe übergeben wurde, baute man die „Nordchinesische Bahn“ aus.

Allmählich wurde auch die chinesische Regierung für den Bau von Eisenbahnen gewonnen; 1896 wurde eine besondere Behörde für das Eisenbahnwesen eingesetzt. An die Spitze derselben wurde als Generaldirektor der chinesischen Bahnen Schenghsuanhwai gestellt, ein Mann, dessen bei großen Unternehmungen bewiesene Tatkraft und Geschicklichkeit allgemein gerühmt wurde. Der neue Generaldirektor widmete auch bald seine ganze Kraft dem Amt; so faßte er nicht nur den Bau der nördlichen Hälfte der sogenannten Nord-Südbahn (von Peking bis Hankou am Yantse), sondern auch den der südlichen Hälfte von Hankou bis Kanton ins Auge. Doch Direktor Scheng wußte auch, daß chinesisches Kapital zu derartigen weitausschauenden Unternehmungen sich wohl schwerlich oder gar nicht hätte beschaffen lassen, und darum übertrug er den Bau der nördlichen Strecke der großen Nord-Süd-Verbindung einem ausländischen, dem belgisch-französischen Syndikat. Das war aber nur der Anfang bald zahlreich auftauchender Eisenbahnprojekte. Zur Begutachtung derselben wurde 1898 das chinesische Reichseisenbahnamt errichtet. Gleichzeitig wurde aber auch den Vertretern der fremden Mächte erklärt, daß vorläufig keine weiteren Eisenbahnprojekte angenommen würden. Als eine der Hauptaufgaben des Reichseisenbahnamtes wurde ferner der Erlaß von Vorschriften für Bergwerke und Eisenbahnen bezeichnet.

Besonders angelegentlich hat Rußland den Eisenbahnbau in Ostasien betrieben. Mit der Grundsteinlegung zum Bahnhof von Wladiwostok durch den heutigen Zaren am 31. Mai 1891 war eine große Reihe wichtiger Eisenbahnbauten in Ostasien unter russischer Regie begonnen worden. Für China besonders wichtig ist der Teil der Bahn, der bei Mandschurija auf chinesisches Gebiet übergeht und über Charbin nach Dalny, Port Arthur und Peking führt. Der russisch-japanische Krieg hat diese Bahnen endgültig der russischen Machtsphäre entzogen. Außer Rußland sind aber auch andere Mächte an dem chinesischen Eisenbahnbau interessiert. Ja, seit dem Frieden von Schimonoseki ist um chinesische Eisenbahn- und Minenkonzessionen ein Wettstreit entstanden, der für die in Frage kommenden Nationen von großer wirtschaftlicher Bedeutung ist. So richten die Engländer insbesondere ihre Bestrebungen auf die Erschließung des Yangtsekiangtales, um später leichterweise eine Verbindung mit ihrer Kolonie Birma herstellen zu können. Ebenfalls auf die südlichen Provinzen Jünnan und Szetschuan hat auch Frankreich sein Hauptaugenmerk gerichtet, doch sind die Hindernisse, welche sich den französischen Plänen entgegengestellt haben, so mancherlei Art und zum wesentlichsten Teil in den durch gewaltige Gebirge sich schwierig gestaltenden natürlichen Verhältnissen begründet, daß die Erfolge nicht im geringsten den gehegten Erwartungen entsprochen haben. Auch Japan ist nach seinem letzten erfolgreichen Kriege in scharfen Wettbewerb mit den anderen Nationen, speziell mit Rußland, getreten. Beabsichtigt doch die japanische Regierung, die von ihr in der Mandschurei erworbenen Eisenbahnen in ein Unternehmen umzuwandeln, welches in den gemeinsamen Besitz der Regierung und einer Gruppe von Finanzleuten übergehen soll. Japans Bestrebungen gehen wie in seiner Gesamtpolitik auch auf dem Gebiete der Verkehrspolitik dahin aus, Ostasien für die gelbe Rasse zu reservieren. Dafür nur folgendes Beispiel: Die von der Regierung bezüglich der vierten mandschurischen Eisenbahn erlassenen Bestimmungen beschränken die Aktienbeteiligung auf die chinesische und die japanische Regierung und deren Untertanen.

Die augenblicklich hoffnungsreichste und dem Bilde einer europäischen Linie sich am meisten nähernde Eisen-

bahn in ganz China ist zweifelsohne die deutsche Schantung-Eisenbahn. In dem letzten Geschäftsjahre (1905), dem siebenten Betriebsjahre der Schantung-Eisenbahngesellschaft, erstreckte sich der Betrieb über 59 Stationen und reichte die Strecke von Tsingtau bis Poschan. In dem letzten Geschäftsbericht der genannten Gesellschaft heißt es u. a.:

„Das Jahr 1905, das erste volle Betriebsjahr nach Vollendung des Bahnbaues, weist eine ungestörte Entwickelung mit durchweg befriedigender Verkehrszunahme auf." . . . . . „Die Anlagen unserer Bahn haben sich sowohl was das Schienengleis und die Brücken, als was die Bahnhofs- und sonstigen Hochbauten anlangt, als zweckmäßig und dauerhaft bewährt." —

Die Gesamtbeförderung betrug 1905 mit einer durchschnittlichen Betriebslänge von 436,39 km 803527 Personen und 310482 Tonnen Güter. Die hauptsächlichsten Gegenstände des Güterverkehrs bildeten:

Steinkohlen und Steinkohlenkoks	mit	158 115	Tonnen
Bohnen	„	38 409	„
Sammelgut	„	25 353	„
Holz und Holzwaren	„	14 515	„
Baumwolle, roh und verarbeitet	„	9 899	„
Metalle, Metallwaren, Maschinen und Maschinenteile	„	9 873	„

Von den in geringeren Gewichtsmengen beförderten Gütern seien ihrem Frachtumfange nach noch folgende erwähnt: Öl, Stroh- und Binsengeflechte, Ton- und Töpferwaren, Ölkuchen, Reis, Zement, gebr. Kalk, Petroleum Käsch, Obst und Nüsse, Steine, Papier, Streichhölzer, Besen, Getreide, Mehl, Indigo, Tabak, Glaswaren, Kokons, Seide. Die Gesamteinnahmen betrugen im selben Betriebsjahre 1 912 295,66 mex. $ bei 436,39 km Betriebslänge gegen 51 858,12 mex. $ bei 65 km Betriebslänge im Jahre 1901. Nach Balancierung der Einnahmen und Ausgaben verblieb ein Reingewinn von 2 063 571,67 Mark. Bei der Betriebsdirektion in Tsingtau waren 619 Beamte beschäftigt, und zwar 58 europäische und 561 chinesische Beamte.

So muß denn dieser Aufschluß Chinas für den Verkehr zu einer gewaltigen Steigerung seines Außenhandels führen, und was das bedeutet bei einer Bevölkerung, die an Zahl diejenige Afrikas und Amerikas zusammengenommen weit übertrifft, das werden wir heute vielleicht ahnen, aber erst uns nachfolgende Geschlechter ermessen können. Was für Summen sind allein schon durch den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, durch die rationelle Ausbeutung der ungeheuren Steinkohlenlager in diesem Menschengewimmel von China zu verdienen. Auch uns Deutschen winkt reichlicher Gewinn seit unserer rechtzeitigen Besitzergreifung von Kiautschou, diesem vortrefflich gelegenen marinen Eingangstor zur Provinz Schantung und damit ins Innere von Nordchina.

Die verkehrsweckende Wirkung der Eisenbahn wird sich aber keineswegs auf den Bahnverkehr in China beschränken, sondern sie wird sich in entschiedener Weise auch in der Zunahme des Verkehrs auf Land- und Wasserstraßen zeigen. Und ebenso, wie die Landstraßen recht bedeutungsvoll für die Eisenbahnen sind, werden auch die Eisenbahnen in gleicher Weise auf den Seeverkehr wirken. Sie führen den Seehäfen die Ausfuhr zu und verteilen die Einfuhr auf das Hinterland.

Indo-China.

Von Oberstleutnant von Kleist.

(Schluß.)

Die erste Vorbedingung für die gedeihliche Entwicklung eines jeden Landes ist die öffentliche Sicherheit. Wenn 1904 diese manchmal gestört wurde durch die vom japanischen Kriege erzeugte Erregung, durch größere Räuberbanden, durch Unbotmäßigkeit eingeborener Truppenteile, so hörte man in diesem Jahre von solchen Störungen nichts. Der Forschungsreisende Paul Patté konnte Ende 1904 und Anfang 1905 den südlichen Teil des fast ausschließlich von Wilden, Moï- und Khastämmen, bewohnten Laosgebietes durchziehen, nur von diesen sogenannten Wilden als Führer und Diener begleitet. Allerdings vermied er jede gewaltsame Requisition, beköstigte und lohnte mit Geld seine Leute, von denen bisher behauptet wurde, daß sie noch nicht den Wert des Geldes kannten. Hätte er diese Führer und Träger auf dem Verwaltungswege requiriert, so konnte er sicher sein, daß sie ihm sämtlich am ersten Marschtage mit seinem Gepäck entlaufen wären. Dieser Beweis örtlicher Sicherheit in einem noch wenig erforschten Landesteile ist nicht maßgebend, einen viel bedeutsameren, die ganze Kolonie umfassenden stellt die 1905 von dem General-Gouverneur angeordnete und durchgeführte Volkszählung dar. Ihr Ergebnis zählte 18925988 Einwohner, welche sich wie folgt verteilen: Annam mit 7096465, Tonking mit 6431470, Cochinchina mit 2973128, Kambodscha mit 1332691; Laos mit 912074, Kuang tschëu wan, das von China erpachtete Gebiet östlich der Straße von Haï-nan mit 180160 Einwohnern. In der Zahl der Gesamtbevölkerung befinden sich 12892 Franzosen, Beamte, Offiziere, Mannschaften der beiden Regimenter der Fremdenlegion, den Rest bilden zumeist die Europäer-Kolonien der größeren Städte, Kaufleute, Journalisten, Ärzte, Restaurateure usw. So bleibt eine nur sehr niedrige Zahl für Kolonisten im eigentlichen Sinne des Wortes, d. h. Landbebauer. Von Europäern anderer Nationalität als Franzosen gab es im ganzen Lande nur 478. Da Annamiten und Tonkinesen ein und derselbe Stamm sind, einst ein Reich bildeten, so besitzen sie die große Überzahl, fast dreiviertel der Gesamtbevölkerung, dazu sitzen sie viel gedrängter, dichter als die übrige Bevölkerung auf nur 21 Prozent des Gesamtflächeninhaltes von 680000 □km. Das bulletin de la société géographique de Paris stellt weitere Vergleiche mit Frankreich selbst an. Da die Volksdichtigkeit des Extrême Orient auf 1 □km fast 26 Seelen zählt, die Frankreichs auf 72 sich stellt, so entfällt auf den Kopf der Kolonialbevölkerung 2 Piaster 52 cents (1 Piaster = 2¼ Fr.) als Beitrag zum Jahresbudget, in Frankreich dagegen 129 Fr., hierzu tritt für Indo-China als Anteil an der Kolonialschuld 20,50 Fr., in Frankreich dagegen 779 Fr. auf den Kopf mit einer jährlichen Abzahlung von 0,73 Fr. Für das Rechnungsjahr 1906 beantragte der General-Gouverneur die Bewilligung des Budgets in Einnahme und Ausgabe von 33832000 Fr., der Kolonialminister aber glaubte durch

Herabsetzung um 2 520 000 Fr. sicherer zu gehen, so daß das diesjährige Budget für Indo-China nur 31 312 000 Fr. betragen wird. Die Verteilung der Kontingente durch den General-Gouverneur auf die fünf Teile des Kolonialgebietes wurde noch nicht bekannt. Die Herabsetzung des Gesamtbudgets sollte sicherlich eine Überschätzung des Voranschlages der Einnahmen verhindern, und diese sind allerdings mit bedingt von dem Ausfall der Reisernte. Die Einnahmen bewegten sich 1905 in aufsteigender Linie und behielten diese auch im ersten Vierteljahr von 1906 sowohl durch starke Reisausfuhr, als durch Änderungen für den Verkauf des monopolisierten Salzes im Kleinhandel bei, auch die Opiumsteuer erbrachte einen kleinen Mehrgewinn.

Die Organisation der Verwaltung in Indo-China erfuhr keine wesentlichen Änderungen. Wenn bis 1905 die Verwaltungsabteilung für Ackerbau, Forsten und Handel einheitlich war und erst 1905 die des Handels eine selbständige, koordinierte Behörde wurde, so lassen sich die nicht ungünstigen Handelsverhältnisse des letzten Jahres nicht allein auf diese neue Einrichtung übertragen, man verdankt sie vor allem der günstigen Reisernte und der allgemein günstigen Handelskonjunktur. Den Mitteilungen des Office colonial in Paris verdankt man die Kenntnis über die Handelsbewegung in Indo-China für 1905. Der Gesamthandel, das ist die Ein- und Ausfuhr aller Warenarten, hob sich auf 423 317 932 Fr., das bedeutet ein Mehr von 81 948 581 Fr. über das Vorjahr und von 106 673 020 Fr. über den Durchschnitt der letzten fünf Jahre bis 1904. Die Einfuhr überstieg ansehnlich die Ausfuhr, sie hatte einen Wert von 254 560 279 Fr., 69 564 615 Fr. mehr als im Vorjahr, und um 89 887 395 mehr als der Durchschnitt der vorhergehenden fünf Jahre. Die sich auf 169 757 053 Fr. belaufende Ausfuhr wuchs um 12 383 966 Fr. gegen die von 1904 und um 16 785 425 Fr. über den Durchschnitt der letzten fünf Jahre. Frankreich selbst war an dem Gesamthandel mit 138 697 020 Fr. beteiligt, von welcher Summe 107 864 651 Fr. auf die Einfuhr und 30 834 369 Fr. auf die Ausfuhr entfielen. Aus diesen vielen Zahlen ergibt sich, daß Frankreich am Gesamthandel mit 30,3 %, mit 42,3 % an der Einfuhr, aber nur mit 18,2 % an der Ausfuhr beteiligt ist. Der Handel mit anderen Kolonien hatte einen Wert von 6 010 578 Fr., und zwar belief sich die Einfuhr auf 4 089 211 Fr., die Ausfuhr auf 1 921 367 Fr., dies auf gleiche Weise wie vorstehend übertragen ergibt die Prozentzahlen 1, 1,7 und 0,3. Der Handel mit dem Auslande belief sich auf 278 610 334 Fr. mit 142 606 417 Fr. für Einfuhr und 136 003 917 Fr. für Ausfuhr; dies bedeutet 68,7 % des Gesamthandels, 56 % der Einfuhr und 81,4 % der Ausfuhr. Leider kann der deutsche Handel nach französischen Quellen nicht festgestellt werden, es steht aber fest, daß ein großer Teil deutscher Waren von der englischen, ja auch von der französischen Flagge gedeckt wird. Welche Rolle die Ausfuhr an Reis im Handelsleben spielt und welche Länder seine besten Abnehmer sind, läßt die Angabe erkennen, daß im ersten Vierteljahr 1906 die Versendung dieser für die Orientalen unentbehrlichen Zerealie auf 131 339 Tns. stieg, von denen nach Frankreich 28 357 Tns., nach Niederländisch-Indien 29 285 Tns., nach den Philippinen 19 865 Tns., nach Hongkong 15 511 Tns. und nach Japan 34 582 Tns. verladen wurden. Über die Schiffsbewegung in den verschiedenen Häfen liegen noch keine Angaben vor, sie ist aber gewachsen, und im besonderen soll die Beteiligung der französischen Handelsschiffe reger geworden sein. Die von dem Office colonial gebrachten Zahlen gelten nur dem gesamten Schiffsverkehr aller französischen Kolonien.

Die Zunahme des Handels zur See wird stark beeinflußt durch den Ausbau der Verkehrswege zu Lande, in erster Linie der Eisenbahnen. Über das Bahnnetz von Indo-China handelten frühere Besprechungen dieses Blattes. Die Hauptlinie ist der Chemin de fer Trans-Indo-Chinois, welcher die beiden Hauptknotenpunkte, die tonkinesische Hauptstadt Hanoï am Roten Flusse mit Saïgon im Süden, meistens als Küstenbahn verbindet. Von jedem dieser Zentralpunkte strahlen weitere Linien aus, im Norden ist Hanoï mit dem tonkinesischen Handelshafen Haïphong im Mündungsgebiete des Roten Flusses verbunden, dann war die Bahn diesem Strome aufwärts folgend bis Yenbay gebaut, und am 11. März 1906 fand die feierliche Eröffnung der letzten Teilstrecke bis zur chinesischen Grenze bis Laokaï durch den General-Gouverneur statt. Die ganze Bahnlinie vom Hafen Haïphong über Hanoï bis Laokaï hart an der Grenze der Provinz Yünnan wird bald Chemin de fer des Tonkin, bald du fleuve rouge genannt, soll aber nach dem ganzen Plan ein Teil der sogenannten Yünnan-Bahn werden, welche diese reiche China-Provinz dem französischen Handel erschließen kann, durch Weiterführung zunächst bis zur Hauptstadt Yünnan-fu, wenn möglich sogar bis Tsëu tschuan. Dem stellen sich aber schwere Hindernisse entgegen. Die mit dem Bahnbau beauftragte Gesellschaft stutzte vor den Schwierigkeiten; die erste Linienführung gab man wegen fast unüberwindlicher Terrainhindernisse auf, aber die Richtung einer zweiten Tracee bessert hierin kaum etwas, hierzu stören örtliche Unruhen den Arbeiterersatz, ferner zeigte es sich, daß das Tal des Namtse, in welchem die Bahn nunmehr zum Hochlande aufsteigen soll, verderblich ungesund ist. Der General-Gouverneur bemüht sich, den Weiterbau zu sichern, und dies veranlaßte ihn von Laokaï aus zu einem Besuche des chinesischen Mandarin in Montse, der den höchsten französischen Beamten mit größter Ehrerbietung empfing, alle Beihilfe versprach, ohne daß sich bis auf den heutigen Tag die bisherigen so mißlichen Arbeiterverhältnisse irgendwie gebessert hätten. Wenn auch der Bahnbau vorläufig bis Montse noch in weitem Felde steht, so ist die Herstellung des 472 km langen Chemin de fer Tonkinois als ein bedeutsamer kolonialer Erfolg zu betrachten. Die Bahn durchzieht vom Meere aus immer dem Roten Flusse folgend ganz Tonking, in seiner größten Längsrichtung schon die Vorberge der Alpenlandschaft bei Laokaï ersteigend bis zur Chinagrenze, und erschließt ein bisher im oberen Teile ungemein wertvolles, waldreiches Land. Das ungesunde Klima gestattet keine Ansiedelung weder von Europäern, noch von Landbauern des unteren Tonking, daher soll die Regierung die Besiedelung durch Chinesen beabsichtigen, denen bei der Niederlassung Flächen von je 5 ha unentgeltlich überlassen und alle Unterstützung zu teil werden soll. Die Ausnutzung der wertvollen Forstbestände in dem sonst sehr waldarmen Lande sowie die Ausfuhr nach dem holzbedürftigen China, die Zufuhr und Einfuhr für Yünnan geben die Aussicht, daß die unter großen Hindernissen fertig gestellte Bahnstrecke von Yenbaï bis Laokaï ebenso gute Einnahmen erbringen werde, wie die schon im Betrieb befindliche Linie Yenbaï—Hanoï—Haïphong den Voranschlag der

Einnahmen von 1 350 000 Fr. im letzten halben Jahr um über 25 000 Fr. überstieg. Daß dieser Bahn bis Laokaï auch eine große strategische Bedeutung beigemessen wird, zeigt das Erscheinen eines Buches über ihre militärische Wichtigkeit, doch überwiegt ihre politische und kommerzielle Bedeutung England gegenüber. Der für Yünnan und Sze-tshuang bestimmte Warenverkehr wählt natürlich den kürzesten, schnellsten und somit billigsten Weg von der Küste aus, und dieser führt von Haïphong nach den südwestlichen China-Provinzen auf der Tonking-Bahn und nicht nach Süden, um bei Myithkina die englische Birmabahn und schließlich den Hafen von Rangoon zu erreichen. Hierdurch erlangte Frankreich einen nicht mehr auszugleichenden Vorsprung vor allen englischen Eisenbahnbauplänen über seine Endstation Myithkina hinaus nach Yünnan.

Von Hanoï aus führt nach Langsoon an der Grenze der China-Provinz Kuang-si eine weitere Bahn, ohne bisher eine Fortsetzung nach ihrem nächsten Ziele Nan-ning gefunden zu haben. Südöstlich von Hanoï ist der Trans-Indo-Chinois bis Nam-Dink im Betriebe, der Weiterbau in der Richtung auf Huë, der Hauptstadt von Annam, begonnen. Gleiches geschieht von Saïgon aus sowohl nach Huë als auch über Mytho am linken großen Mündungsarme des Mekong. Dieser ist auch schon überbrückt, so daß die Bahn nun bis nach Kantho am rechten Stromarme gebaut werden kann. Von der Hauptbahnlinie sind 2 Abzweigungen in Aussicht genommen, um das Mekongtal an den Stellen zu erreichen, an welchen seine Schiffbarkeit durch unüberwindliche Stromhindernisse in einzelne Abschnitte zerlegt wird. Am lebhaftesten beschäftigt man sich mit der nördlichen Zweigbahn, um das nördliche, an Naturschätzen jeder Art überreiche Laosgebiet zu erschließen und seinen Handel von Siam ab nach der Küste abzuleiten. Viele Vorschläge wurden schon vorgelegt; in dem menschenleeren Gebiete, in seinen ungesunden Tälern stellen sich sehr große Terrainhindernisse entgegen, deren Überwindung kostspielige Kunstbauten erfordert. Schließlich wird man sich wohl entschließen, die Verbindung zwischen Mekong und der Küste über den nur 400 m ü. d. M. hohen, in der Mitte des annamitischen Berglandes liegenden Paß von Ai-lao durch eine Bahn herzustellen und beide Zweigbahnprojekte in einem leichter ausführbaren zu vereinigen.

Wenn auch der Bahnbau der Landesverteidigung, dem Handel dient, so soll er doch möglichst die Erschließung der anbaufähigen, ungezählten noch brachliegenden Hektare des fruchtbaren Bodens fördern, denn der Ackerbau bildet die Grundlage für das Gedeihen der Kolonie. Schon die Handelsberichte weisen auf die Bedeutung hin, welche der Anbau von Reis für Indo-China besitzt. 1904 verzeichnete man eine so schlechte Ernte, daß in vielen Gegenden Hungersnot drohte, vielleich auch eintrat, um so mehr als man um Geldgewinnes wegen die Ausfuhr nicht beschränkte. Je mehr Reis erzeugt wird, desto besser wird die Bevölkerung versorgt und desto mehr Geld kommt in das Land. Der Landbebauer kann Reis aber nur dort bauen, wo das Land genügende Bewässerung erhält und und wo er für seine Ernte schnelle, billige Verbindung mit dem Markte findet. Beide Bedingungen erfüllen die Ströme und Flüsse des Landes. Zur Zeit des Hochwasserstandes, also vor der Einsaat, erhalten ihre Täler nicht nur genügende Bewässerung, sondern auch eine vorzügliche Düngung, und zur Zeit des Tiefstandes gewähren sie die Möglichkeit eines billigen und schnellen Transportes. Das Wachstum der jungen Pflanzen bedarf aber nach dem Fallen der Gewässer weiterer, steter Wasserzufuhr. Diese kann nur durch ein zweckmäßiges Bewässerungssystem erfolgen, durch Anlage von Bewässerungsgräben mit Schleuseneinrichtung. Das ist eine kostspielige, schwierige Aufgabe. Alle tiefliegenden Flächen in den Deltas und Stromtälern des Mekong und Roten Flusses sowie der zahlreichen Küstenflüsse, an denen die Vorbedingungen für den Reisbau gegeben sind, haben schon feste Besitzer. Wo aber die Natur die Bedingungen versagt, liegen unermeßliche Flächen unbenutzt. Ihrer Verwendung für Ackerbau oder wenigstens für Viehzucht wendet die Regierung ihre volle Aufmerksamkeit zu, es reichen aber weder die Mittel, noch die Zahl der Persönlichkeiten aus, um das Système des canaux zur Ausführung zu bringen, wenigstens geht es damit sehr langsam vorwärts, und bis dies geschehen ist, sieht es mit einer anwachsenden Kolonisation sehr schwach aus. Der französische Cultivateur, der sich wirklich entschließt, sein Vaterland zu verlassen, hegt nur den Wunsch, möglichst schnell reich zu werden, um möglichst bald nach Frankreich zurückzukehren. In dem Tropenlande kann er selbst keine Feldarbeit leisten, er ist daher auf die Eingeborenen angewiesen, und diese sind faul und höchst unzuverlässig in Erfüllung ihrer Mietskontrakte, oft sieht sich ein solcher Kolonist gerade zu den für den Ackerbau wichtigsten Zeiten, bei Saat und Ernte, von seinen Arbeitern verlassen und sich allein. Dann verläßt er seine Scholle, eröffnet in einer Stadt eine Restauration oder ein anderes bequemeres, rascher Gewinn bringendes Gewerbe, da hat er in der Stadt Abwechselung und Aussicht auf raschen, leichten Erwerb, kehrt dann nach Frankreich zurück, um als propriétaire sein Leben zu beschließen. Klima, Arbeitermangel, unerträgliche Einsamkeit sind die Hindernisse einer Ansiedelung von französischen Kolonisten auch nur in bescheidenster Zahl.

Die großen Städte Saïgon, Hanoï sind ganz französische Städte mit ihren Theatern, Restaurants, Hotels, Cafés, ihren Boulevards; das ganze ungeheuere, weite Landgebiet gehört aber den Eingeborenen, welche an ihrer Sitte, Sprache, ihrem Herkommen festhalten und das Système d'assimilation in seiner Wirkung sehr fraglich machen.

Unsere Beteiligung am japanischen Import.

Von Dr. August Etienne.

Der gewaltige Aufschwung der japanischen Volkswirtschaft schafft gegenwärtig und wohl auch noch für eine längere Reihe von Jahren ganz besonders günstige Konjunkturen für den Export nach Japan. Trotz seiner fortschreitenden Industrialisierung und zum Teil gerade deswegen hat Japan einen außerordentlichen Bedarf an ausländischen

Fabrikaten, der den verschiedenen Exportstaaten der Welt Aufträge in außergewöhnlicher Zahl zuführen muß. Kommt diese günstige Konjunktur auch Deutschland und dem deutschen Export in einer unseren sonstigen Erfolgen auf dem Weltmarkt entsprechenden Weise zugute? Diese Frage muß leider mit einem „Nein" beantwortet werden.

Allerdings ist nicht zu leugnen, daß wir in letzter Zeit, ganz besonders im Jahre 1905, recht erhebliche Fortschritte auf dem japanischen Markte gemacht haben. Nach der japanischen Statistik ist der deutsche Export nach Japan im Jahre 1905 im Vergleich zum Vorjahre um mehr als ein Drittel gestiegen, von 28¾ auf 42½ Mill. Yen. Das statistische Amt des Deutschen Reiches charakterisiert die Aufwärtsbewegung mit folgenden Sätzen: „Der Wert der Ausfuhr nach Japan hat mit einer Ausnahme bis 1900 ständig zugenommen. 1900 erreichte der Ausfuhrwert fast das Doppelte des im Jahre 1896 erzielten Wertes. Im Jahre 1901 ging der Wert um 24,9 Mill. Mk. zurück. Die geringe Zunahme im Jahre 1902 wurde durch die fast ebenso große Abnahme im Jahre 1903 wieder ausgeglichen. In den beiden letzten Jahren trat wieder eine so bedeutende Zunahme ein, daß das Jahr 1905 den seither beobachteten höchsten Stand aufweist."

Blickt man auf diese Aufwärtsbewegung, so könnte es scheinen, als ob alles recht befriedigend stände und zu irgend welcher Unzufriedenheit auf seiten des deutschen Exports keinerlei Berechtigung vorläge. Deutschland steht unter den europäischen Importländern an zweiter Stelle, seine Ausfuhr nach Japan wird nur von der englischen übertroffen. Das entspricht der auch auf allen anderen Märkten zu beobachtenden Rangordnung; wozu also die Unzufriedenheit und die Klagen über eine zu geringe Beteiligung Deutschlands am japanischen Import?

Um das zu verstehen, müssen die positiven Zahlen über die Gestaltung der internationalen Konkurrenzverhältnisse auf dem japanischen Markte vorgeführt werden. Der amerikanische Export nach Japan hat im Jahre 1905 104¼ Mill. Yen betragen und sich im Vergleich zum Vorjahre nahezu verdoppelt; der englische Export betrug 115¼ Mill. und hat im Jahre 1905 einen Sprung nach oben im Betrage von 40¼ Mill. Yen gemacht. Verglichen mit diesen Zahlen ergibt unser Export nach Japan doch ein gewaltiges Minus, ein Minus, das zu den großartigen Erfolgen des deutschen Exports auf anderen Märkten in auffallendem Mißverhältnis steht. Bei aller Bescheidenheit ist doch kein Grund einzusehen, weshalb wir nicht auch auf dem japanischen Markte unsere Stellung mit derjenigen Englands und Amerikas vergleichen sollten. Als ebenbürtiger Wettbewerber jener beiden Länder werden wir sonst allgemein anerkannt, die bekannten Verstimmungen jenseits des Kanals, die Hetze der gelben Presse in Amerika beweisen, daß man uns fürchtet. Wohl keines derjenigen großen Marktgebiete, die heute im Vordergrund des Interesses stehen und auf denen die deutsch-englisch-amerikanische Konkurrenz sich betätigt, zeigt uns in so weitem Abstand hinter den beiden anderen Wettbewerbern wie Japan. In südamerikanischen Ländern, wie beispielsweise Argentinien, haben wir der amerikanischen Union den Rang abgelaufen und stehen hinter England viel weniger weit zurück als in Japan. Auf Grund solcher Vergleiche müssen wir zu der Überzeugung kommen, gegenüber unserer sonstigen Weltmarktstellung haben wir in Japan bisher zu wenig erreicht. Dieser Eindruck verstärkt sich, je mehr man in die Details der Einfuhr hinabsteigt.

Japan hat im Jahre 1905 für 488,5 Mill. Yen Waren eingeführt. Hiervon entfielen auf Rohmaterialien zum Konsum und zur industriellen Verarbeitung 253,3, auf Fabrikate 235,2 Mill. Da mithin fast die Hälfte der Gesamteinfuhr aus Fabrikaten besteht, so gehört der japanische Markt zu denjenigen, die auch der Eigenart des deutschen Exports große Chancen eröffnen.

Zu den Faktoren, auf welche die gegenwärtige Hochkonjunktur in Japan sich stützt, gehört in erster Linie die rapide Entwicklung des Verkehrs. Die Verkehrsmittel zu Lande und zu Wasser erfahren eine ganz außergewöhnliche Vermehrung. Während der Jahre 1904 und 1905 stieg beispielsweise die Einfuhr an Lokomotiven von 2,2 auf 2,4, an Eisenbahnwaggons von 0,9 auf 1,9, an Telegraphendraht von 1,0 auf 1,2, an Telegraphenkabel von 1,0 auf 2,5 Mill. Yen. Die aus der gewaltigen Verkehrsentwicklung resultierenden Aufträge gingen aber nur zu einem sehr bescheidenen Teil nach Deutschland. Anschnlich beteiligt war die deutsche Industrie nur bei der Lieferung von Lokomotiven und Telegraphendraht, sehr schwach dagegen bei der Lieferung von Eisenbahnwaggons und Dampfschiffen, überhaupt nicht bei der Lieferung von Telegraphenkabel. Wenn man bedenkt, wie hoch entwickelt auf diesem Gebiete die deutsche Industrie dasteht, so will es gewiß etwas besagen, daß es England gelingen konnte, beispielsweise die gesamte Einfuhr an Telegraphenkabeln für sich zu monopolisieren.

Neben der rapiden Verkehrsentwicklung beruht die gegenwärtige Hochkonjunktur auf den gewaltigen Anstrengungen des Landes zur Förderung der nationalen Industrie. Von 1896 bis 1904 wuchs die Zahl der industriellen Betriebe von 7640 auf 9234; auf immer neue Branchen dehnt sich die nationale Arbeit aus. Dementsprechend steigt der Bedarf an allem, was die Industrie zu ihrer Ausrüstung nötig hat. Von 1904 auf 1905 hob sich die Einfuhr an Drehbänken von 0,8 auf 3,3, an elektrischen Motoren von 1,2 auf 2,4, an Dampfmaschinen und Kesseln von 1,7 auf 2,6, an Spinnereimaschinen von 0,8 auf 1,4 Mill. Yen. Wie haben sich die Aufträge für den Bedarf des Jahres 1905 verteilt?

An Drehbänken lieferte Amerika für 1,8, England für 1,1, Deutschland nur für 0,2 Mill. Yen. An Dampfmaschinen und Kesseln England für 1,6, Amerika für 0,8, Deutschland für 0,05 Mill. An elektrischen Motoren Amerika für 1,8, England für 0,4, Deutschland für 0,16. An Spinnereimaschinen England für 1,2, Deutschland für 0,09, Amerika für 0,02 Mill. Yen. Deutschland nimmt also an der Ausrüstung der japanischen Industrie mit Maschinen bisher nur in winzigem Maße teil.

Haben die anderen führenden Branchen der deutschen Ausfuhr-Industrie in Japan mehr Glück gehabt? Im Jahre 1905 war die englische Lieferung an Roheisen und Ingots mehr als 12mal, an Eisenplatten mehr als 5mal, an eisernen Röhren mehr als 10mal, an Stahl 8mal so groß wie die deutsche. Die Aufträge für verzinntes Eisen in Platten gingen fast ausschließlich nach England. Nur bei dem Artikel „eiserne Nägel" ist es der deutschen Eisen-Industrie gelungen, sich einen ansehnlichen Teil der Lieferungen zu sichern.

Ebenso ungünstig wie für die deutsche Eisen-Industrie liegen die Verhältnisse für die deutsche Textil-Industrie,

Nur bei Wollgarn ergibt sich für Deutschland eine gute Beteiligungsziffer. In Baumwollgarn, Baumwollstoffen, Decken fiel fast der gesamte Bedarf der englischen Industrie zu.

Von einer beherrschenden Stellung der deutschen Industrie auf dem japanischen Markt kann man nur bei gewissen Erzeugnissen der chemischen Industrie sprechen. Deutschland beherrscht den Markt in Anilinfarben und trockenem Indigo. Aber auch nur auf diesem Spezialgebiete. Den kolossal gestiegenen Bedarf an Schwefelammoniak deckt England fast ausschließlich. Ebenso ungünstig liegen für uns die Verhältnisse bei kaustischer Soda, die gleichfalls fast ausschließlich aus England bezogen wird. Bei dem sehr bedeutenden Artikel „Phosphorite" steht Amerika an erster Stelle.

Mit begreiflicher Spannung werden in Interessentenkreisen die Ergebnisse des Jahres 1906 erwartet; stand doch das Jahr 1905 zum Teil noch unter den Einwirkungen des Krieges und des dadurch bedingten außergewöhnlichen Bedarfs. Soweit die bisher vorliegenden Monatshefte der deutschen Statistik ein Urteil gestatten, wird sich an den Grundzügen des obigen Bildes für uns nichts ändern. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird unser Export nach Japan sogar noch schlechter abschneiden als im Jahre 1905.

Eine Erörterung, wie die vorstehende, erweckt natürlich leicht den Eindruck, als sei damit eine Spitze gegen das japanische Volk oder die japanische Regierung beabsichtigt, als wolle man die Beschuldigung aussprechen, unsere geringe Beteiligung am japanischen Import sei auf ein Übelwollen von jener Seite, auf eine nicht nur aus sachlichen Gründen hervorgegangene Bevorzugung unserer Konkurrenz zurückzuführen. Demgegenüber erscheint es am Platze, ausdrücklich zu versichern, daß sie sich nicht an die japanische Regierung oder das japanische Volk, sondern an den deutschen Handel, die deutsche Industrie und an alle diejenigen Stellen, die sich mit der Wahrung und Förderung deutscher Export-Interessen von Amts wegen zu beschäftigen haben, richten soll. Angesichts unserer sonstigen Weltmarktstellung ist unsere geringe Beteiligung an der japanischen Einfuhr eine Erscheinung, die gründlicher Aufklärung bedarf, wenn daran etwas geändert werden soll. Gemeinhin pflegt man sich zu begnügen mit dem Hinweis, daß England und Amerika die japanischen Anleihen aufgebracht, Deutschland dagegen seine finanzielle Hilfe versagt habe. Mit derartigen, immer nur mit allerlei Einschränkungen als richtig anzuerkennenden Behauptungen kommt man der Sache aber durchaus nicht auf den Grund. Gewiß ist es nichts Ungewöhnliches, daß bei den Verhandlungen über Anleihen auch bindende Verabredungen getroffen werden über die in Frage kommenden Lieferungen. Daneben aber bleibt ein großer Raum, der derartigen Einwirkungen nicht zugänglich ist, und dies Terrain gilt es aufzuklären.

Bis vor kurzem soll sich beispielsweise auf der amtlichen Liste leistungsfähiger Lokomotiv-Bauanstalten keine einzige deutsche Firma befunden haben, während England und Amerika mit Dutzenden nationaler Firmen darauf vertreten waren. Deutschland ging deshalb immer leer aus bei den japanischen Lokomotivbestellungen, ohne daß die deutschen Interessenten den eigentlichen Grund kannten. Dem eifrigen Bemühen eines rührigen Beamten gelang es erst, den Sachverhalt aufzudecken. Es wurde dafür Sorge getragen, daß auch die führenden Firmen der deutschen Lokomotiv-Industrie auf die fragliche Liste kamen. Seither gehen die japanischen Bestellungen an Lokomotiven auch nach Deutschland. Eine Absicht, die deutsche Industrie auszuschließen, hatte an amtlicher Stelle nicht vorgelegen. Aber sie war auf der Liste nicht vertreten und konnte deshalb nicht berücksichtigt werden.

Das Beispiel zeigt, nach wie verschiedenen Richtungen gesucht werden muß, um die wahren Ursachen klarzulegen. Selbstverständlich wird dabei in erster Linie die Frage zu prüfen sein, ob wir auch in Japan die Rührigkeit und Anpassung an die besonderen Verhältnisse des Marktes an den Tag legen, die uns in anderen Ländern unsere anerkannten Erfolge eingebracht hat.

Besondere Beachtung auf diesem Gebiete verdient neuerdings das rasche Emporkommen der belgischen Konkurrenz auf dem japanischen Markte. Bei gewissen Eisenwaren steht Belgien unter den ausländischen Lieferanten schon heute an erster Stelle und hat Deutschland sowohl wie England weit überholt. Belgien besitzt bereits eine belgisch-japanische Bank, ein belgisches Musterlager in Tokio ist geplant. Unter dem Namen „Compagnie Belge pour la Représentation des Produits Belges au Japon" wurde kürzlich eine Aktiengesellschaft begründet, die eine Vereinigung industrieller Unternehmungen zur gemeinsamen Bearbeitung des japanischen Marktes darstellt. Es soll auf diese Weise auch für kleinere Unternehmungen die Möglichkeit geschaffen werden, sich am Export nach Japan zu beteiligen.

Asien im Monat Dezember.

Beinahe gleichzeitig hat diesseits und jenseits des Atlantischen Oceans ein Bankett stattgefunden, bei welchem hervorragende japanische Staatsmänner, über öffentliche Dinge redend, in die Erscheinung getreten sind. In Europa bzw. in Berlin galt diese festliche Veranstaltung dem bekannten Präsidenten der Bank von Japan, dem gewandten Vertreter der japanischen Finanzprobleme auch im Auslande, Herrn Takahaschi, und der Festgeber war die Deutsch-Asiatische Bank. In Amerika bzw. in New York fand das Jahresessen der American Asiatic Association statt, und hier nahm wieder ein bekannter japanischer Politiker, Graf Aoki, das Wort. Die Ansprache des Herrn Takahaschi, die er in flüssigem Englisch, aber mit einer guten Dosis Trockenheit, beliebte, war nicht sehr inhaltsreich und brachte keinerlei überraschende Wendungen. Man hörte aus ihr heraus, daß der Redner nach Europa gekommen war, um für den japanischen Anleihedienst Stimmung zu machen. Ob er sich dessen bewußt gewesen ist, daß der in Ostasien rasch emporgeblühte Einfluß der Deutsch-Asiatischen Bank wirklich und eher, als es viele geglaubt haben, geeignet sei, den japanischen Verbindungen mit England ein klein wenig Abbruch zu tun, mag dahingestellt bleiben. Herr Takahaschi hat darauf hingewiesen, daß die offiziellen Geldgeschäfte Japans vorläufig durch

Vermittelung der Bank von England zustande kommen; er fand, daß sich Deutschland während des russisch-japanischen Konfliktes außerordentlich korrekt benommen habe, daß seine Neutralität den Japanern gegenüber ein freundwilliges Antlitz gezeigt habe, und ließ durchblicken, daß die Belohnung hierfür nicht ausbleiben würde, insbesondere, wenn sich das deutsche Publikum bei der Auflegung japanischer Anleihen recht brav beteiligen würde. Das war ungefähr der Gedankengang, der hinter der Rede des genannten Finanzmannes verborgen lag. Das war auch die Grundidee der Gespräche, die er after dinner mit den zum Teil sehr bemerkenswerten Teilnehmern des Banketts geführt hat.

Herr Takahaschi ist eine echt japanische Erscheinung; er weicht von dem in Deutschland gewöhnlich gesehenen Typus der Sonnenkinder durch eine etwas robuste Figur und durch einen verhältnismäßig starken, wenn auch nach unseren Begriffen nicht allzu schön geglätteten Vollbart ab. Er ist vorsichtig wie alle japanischen Würdenträger im Auslande, und wo er scheinbar mit größter Offenheit plaudert, kommt man immer ganz von selbst auf den Gedanken, daß der Causeur sein eigentliches Ziel hinter höflichen Worten verbirgt. Wer die Entwickelung der Deutsch-Asiatischen Bank während des letzten Lustrums verfolgt hat, wird überzeugt sein, daß die Bedeutung dieses Unternehmens in der Tat rascher gewachsen ist und größer genannt werden darf, als der japanische Bankpräsident selbst anzunehmen schien. Es ist nicht vorauszusetzen, daß seine Ausführungen auf die um ihn versammelte Hautefinance von besonderem Eindruck gewesen sind. Darin aber gleicht er ganz und gar seinem Kollegen, dem Bankettredner in New York: auch jener hat den Amerikanern manches Schöne gesagt, ohne daß dadurch irgend eine nachhaltige Wirkung auf die Dinge erzielt worden wäre. Es sei der „Traum eines Pessimisten", meinte der Graf Aoki, daß aus dem Vorgehen der Schulverwaltungen Kaliforniens gegen die japanischen Schulkinder eine Verwickelung zwischen Amerika und Japan entstehen könne. Vielleicht hat der japanische Staatsmann drüben nur den Standpunkt seiner eigenen Landsleute vor Augen gehabt, die allerdings mit einer Verbesserung ihrer nicht gerade günstigen Finanzlage und mit dem Ausbau ihrer Errungenschaften in Korea und der Mandschurei genugsam beschäftigt sind und zurzeit an kriegerische Verwickelungen nur denken mögen, wenn sie dazu geradezu genötigt werden. Die öffentliche Meinung der Nordamerikaner dagegen zeigt sich nach wie vor in dem Streitfalle mit Japan ganz außerordentlich gereizt und empfindlich. Wenn nichts anderes, so läßt das deutlich genug der Umstand erkennen, daß ein sonst so deutschfeindliches Blatt wie der New-Yorker „Sun" in den letzten Tagen mit dem Vorschlag herausgerückt ist, gegenüber dem englisch-japanischen Einverständnis ein deutsch-amerikanisches Bündnis abzuschließen. Wie der Japaner vom Standpunkte Japans, so hat der „Sun" hierbei vom Standpunkte der Amerikaner gesprochen. In der Tat aber haben in den Vereinigten Staaten die Flottenenthusiasten den kalifornischen Zwischenfall zum Ausgangspunkt einer erneuten Agitation gemacht, und der sattsam bekannte Admiral Dewey hat sofort den Bau von vier großen Schlachtschiffen mit riesigem Deplacement gefordert. In Deutschland aber dürfte man kaum geneigt sein, zu vergessen, daß für eine Stellungnahme gegen Japan auch für den Bündnisfall mit anderen keinerlei Veranlassung vorliegt. Wir werden weiterhin die Entwickelung unseres ostasiatischen Weltgeschäftes mit Sorgfalt und Vorsicht geleiten und mit Japan gute Freundschaft halten, wenn für uns auch kein Bedürfnis vorliegt, der japanischen Anleihepolitik gegenüber besonders entgegenkommend zu sein.

Zu den oft und mit Recht gerühmten Eigentümlichkeiten der japanischen Entwickelung gehören der Fleiß und die Beharrlichkeit, mit denen von den Japanern allerorten gearbeitet wird. Ihre Konsuln in Europa erstatten Berichte, die leider augenscheinlich weder von der fremdländischen Diplomatie, noch von der Öffentlichkeit genügend beachtet werden, soweit sie überhaupt der letzteren zugänglich sind. Diese Berichte sind unermüdlich in immer erneuten Vorschlägen für japanische Arbeit und die Ausbreitung des japanischen Einflusses. Diesem Zwecke wird alles dienstbar gemacht, was von Nachrichten, wahren oder nicht wahren, von Zahlen, richtigen oder unrichtigen, irgend herangeholt werden kann. So sagt beispielsweise ein japanischer Konsulatsbericht, der sich über die Beziehungen der russischen Ausfuhr zu Japan verbreitet, daß diese Ausfuhr auf nicht weniger als 380 Millionen Rubel zu schätzen sei, — offenbar eine ganz unsinnige Angabe. Der Berichterstatter sagt aber selbst, öffentlich in die Erscheinung träten nur sechs Millionen als direkte russische Einfuhr; die sibirische Butter nehme eben nicht ihren Weg über die sibirische Eisenbahn nach dem Osten, sondern ginge über Hamburg; die russischen Baumwollgewebe und der russische Zucker gälten als österreichisch-ungarische Provenienz, unter Außerachtlassung des Zwischenhandels; Weizen und Weizenmehl russischer Herkunft werde in Österreich für mindestens 11 Millionen Rubel, Zucker für 5 Millionen, Butter für 1,2 Millionen, Häute für 4 Millionen, Rohwolle für 10 Millionen, Tabak für 1,4 Millionen, Petroleum für 22 Millionen, Eisen für 20 Millionen, sonstige Textilwaren für 3 Millionen vom Markte aufgenommen. Oder wenigstens, heißt es, könnte man ohne weiteres „annehmen", daß diese Mengen tatsächlich ihren Weg nach Japan nehmen müßten. Selbst der Laie kann schon an einzelnen dieser Zahlenangaben erkennen, daß sie nichts weiter sind als utopistische Phantasiebrocken.

Die Aufnahmefähigkeit des japanischen Marktes für ausländische Produkte ist freilich während des letzten Jahrzehntes außerordentlich gewachsen. Dieses Wachstum hat aber gerade seit 1900 ein langsameres Tempo eingeschlagen. Man kann nicht sagen, daß der Krieg ungünstig gewirkt hätte; man wird sich vielmehr immer wieder ins Gedächtnis rufen müssen, daß die europäische Zivilisation des ostasiatischen Inselreiches bisher nur einen verhältnismäßig kleinen Teil der Bevölkerung wirklich erfaßt hat. Der Krieg hat sogar unzweifelhaft auf gewisse Zweige der japanischen Entwickelung einen günstigen Einfluß ausgeübt. Beispielsweise sind die Werften in Osaka, Kobe, Nagasaki, die nicht weniger als 22000 Arbeiter beschäftigen, seitdem emporgeblüht. Die Beschäftigung von 22000 Arbeitern an sich will ja bei der extensiven Arbeitsmethode dieser Leute noch nicht allzuviel sagen, aber tatsächlich sind auch die kleineren, insbesondere an den Ufern des Kidzugwa gelegenen Werften, die früher nur Holzschiffe von 200 bis 300 Tonnen herstellten, neuerdings zum Bau von eisernen Schiffen bis zu 800 Tonnen vorgeschritten. Instruktive Angaben über diese Verhältnisse enthält der neueste Bericht des amerikanischen Generalkonsuls in Yokohama, Miller, der den Schiffsgehalt Japans am Ende 1903 für Dampfer auf 657000, für Segler auf 320000 Tonnen, am Ende 1905

für Dampfer auf 939 000, für Segler auf 336 000 Tonnen angibt. An Schiffen zählt Miller 1131, von denen nur 148 über 25 Jahre alt sind. Er weist auch darauf hin, daß neuerdings zwei Linienschiffe mit 21 000 Tonnen Deplacement und zwei Panzerkreuzer mit 18 650 Tonnen Deplacement hergestellt seien, beide ganz modern mit Turbinen ausgerüstet, allerdings von unbekannter Panzerstärke.

Von eifriger japanischer Tätigkeit erzählen auch alle Berichte, welche aus der Mandschurei und aus der neuen japanischen Einflußsphäre kommen. So schildert der Bericht eines englischen Kaufmanns, der die südliche Mandschurei bereist hat, die Entwickelung von Antung. Neben der alten Chinesenstadt sei eine neue japanische Stadt entstanden. Ihre Holzhäuser seien überall mit Telefon verbunden. Die Schmalspurbahn nach Mukden werde in eine Vollbahn verwandelt, meilenlange Tunnels würden angelegt; das Projekt einer Eisenbahnbrücke über den Yalu werde sehr ernsthaft betrieben, ein Projekt, das das koreanische und mandschurische Eisenbahnnetz verbinden und einen Schnellzugsverkehr von der sibirischen Eisenbahn bis Tschemulpo ermöglichen soll. Es ist außerordentlich bezeichnend, daß auch Herr Kondo, der Präsident der Nippon yusen kaisha, es für nötig gehalten hat, eine ausgedehnte Informationsreise durch die chinesischen Küstengebiete, Korea und die Mandschurei zu unternehmen. In seinem etwas enthusiastischen Bericht — die japanischen Größen lassen sich nach europäischem Muster jetzt auch schon im asiatischen Osten interviewen — erzählt er von seinem Staunen über das gewaltige Anschwellen des Verkehrs im Yangtsegebiet, über das rasche Emporsteigen der Benutzung der südmandschurischen Eisenbahn, die täglich angeblich bereits eine Einnahme von 20 000 Yen aufzuweisen habe, und die er als „weltverbindend" bezeichnet. — Ähnlich läßt sich über die dortigen Verhältnisse der frühere Arzt, nachherige Gouverneur von Formosa, Baron Goto, hören, der in Deutschland studiert hat und seit einiger Zeit als Direktor der japanisch-mandschurischen Eisenbahnen fungiert. Dieser Verwaltungsbeamte verspricht sich die größten Dinge von dem wirtschaftlichen Ausbau in der Mandschurei und Korea und behauptet unter anderem, daß bei Fusan bereits Kohlenbergwerke im Betrieb seien, die bei einem guten Durchschnittsprodukt eine tägliche Ausbeute von 3000 Tonnen à 1 Yen aufzuweisen hätten.

Neben Japan, dessen Entwicklung von Europa aus überall und immer mit großem Interesse verfolgt wird, ziehen augenblicklich zwei andere Staaten die Aufmerksamkeit in erhöhtem Grade auf sich. In Persien starb jüngst Muzaffer Ed-Din, der „Sieger des Glaubens", der König der Könige, der als vierter Sohn Nassr Ed-Dins am 1. Mai 1896 den persischen Thron bestiegen hatte. Seitdem er an Stelle des früh verstorbenen Thronfolgers als Kronprinz bezeichnet wurde, zog er sich den Haß und die Mißgunst seines Vaters zu; aber als dieser von fanatischer Mörderhand fiel, folgte er in der Herrschaft, ohne daß das Land irgend welche Zwischenfälle zu erleben hatte. Es scheint zweifelhaft, ob sich diesmal der Übergang von einem Regenten auf den anderen nicht so glatt vollziehen wird; denn soeben durchläuft die Nachricht die Presse, daß einer der nachgeborenen Prinzen in einer entfernten Provinz 10000 Mann um sich versammelt und Ansprüche auf den Thron des Schahs erhoben habe. Muzaffer Ed-Din war nicht in dem Grade Asiate, wie es sein Vater noch gewesen war. Die Reisen Nassr Ed-Dins und die Komik seines Auftretens in Europa sind noch in aller Erinnerung. Auch Muzaffer Ed-Din hat Europa bereist. 1900 kam er zuerst nach Petersburg; im Jahre 1902 besuchte er auch Berlin; im Jahre 1905 zog er durch die europäischen Hauptstädte schon in Begleitung einer Reihe von Staatsmännern und Ministern. Er war reinlicher wie sein Vater, liebte es zu baden, und wenn er auch dann und wann auffällige Eigenheiten zeigte, so gab er doch dem Spotte Europas nicht so häufig Anlaß, sich über ihn aufzuhalten. Freilich machte er häufig genug den Versuch, vornehme Damen, die ihm besonders gefielen, aufzukaufen. Es war auch bekannt, daß er die Fahrt seiner Extrazüge ängstlich verzögerte und nur den Tunnels durch rasende Eile zu entfliehen suchte. Seine Vorliebe für Ansichtspostkarten, sein großes Interesse für Wachsbossierungen, insbesondere für sein eigenes Wachsporträt sind bekannt; auch seine Vorliebe für alle elektrischen Phänomene, die er merkwürdigerweise auch in den Kleidern der bekannten Serpentintänzerin Fuller suchte, haben viel Gesprächsstoff gegeben. Unter ihm beginnt die Politik der Konzessionen an europäische Staaten in Persien; er läßt den Abschluß des Landes mehr und mehr fallen, allerdings hierzu durch pekuniäre und politische Bedrängnis getrieben. Die Politik, mit der er Rußland und England in Persien die Wage zu halten wußte, erscheint nicht ungeschickt. Im Jahre 1896 stellte er gegenüber dem Andrängen Englands durch eine britisch-persische Kommission die Grenze gegen Beludschistan fest, im Jahre 1900 schloß er den bekannten Anleihevertrag mit Rußland ab, 1901 folgte dem eine Reform der inneren Verwaltung, welche sämtliche Binnen- und Passagezölle abschaffte, die Brot- und Fleischsteuer beseitigte und die Post verstaatlichte. Seine letzte Tat ist bekanntlich die Einsetzung einer Verfassung in Persien. Er berief ein Parlament von 162 Abgeordneten, deren Zahl in Fällen der Not eigentümlicherweise auf 200 erhöht werden kann. Der Landtag besteht aus einem Unter- und Oberhaus oder Senat; letzterer zählt 60 Mitglieder. Dem Parlament, wie die Verfassung es durch den Schah und den Thronfolger während der letzten Wochen bestätigt hat, steht die Gerichtsbarkeit über Abgeordnete zu, die sich eines Verbrechens schuldig gemacht haben. Das Parlament hat ein ziemlich vollständiges Budgetrecht, und es scheint ihm die Kritik fast aller öffentlichen Angelegenheiten einschließlich der Provinzialverwaltung übergeben zu sein. Das Parlament hat nicht nur die Finanzgebarung zu überwachen, sondern, wie in den modernen Industriestaaten, auch Handelsverträge zu verwerfen oder zu genehmigen. Auch wird sein Einfluß bei der Bildung von Gesellschaften, in- und ausländischen, wirksam, die Straßen- oder Eisenbahnbauten zum Zwecke haben. Es ist sogar neuerdings von einer Art Ministerverantwortlichkeit gegenüber dem Abgeordnetenhause in Persien die Rede gewesen.

Und dieses Parlament greift wider Erwarten ziemlich kräftig in die öffentlichen Angelegenheiten ein. Es hat sich binnen kurzer Zeit eine Autorität beizulegen gewußt, die jedenfalls verhindert hat, daß während der Zeit der Umwälzungen es zu einer Herrschaft der Basare oder der Straße gekommen ist: gegen den herrschenden Brotwucher ist die Kammer eingeschritten, indem sie die Regelung des Ankaufs von Getreide selbst in die Hand nahm; desgleichen hat sie versucht, den Fleischverbrauch bzw. die Fleischbeschaffung in der Hauptstadt zu regeln. Zu den populären Maßregeln, mittels deren sie auch die Hofpartei

zersprengt hat, gehört es, daß sie sofort 300000 Toman, d. i. 1 000000 Mk., zum Zwecke der Auszahlung des rückständigen Soldes der Armee dem Großvezier zur Verfügung stellte: freilich nur in der Theorie, denn dieses Geld soll aus den Erträgnissen der Nationalbank genommen werden, die noch gar nicht ins Leben getreten ist. Es ist aber unzweifelhaft, daß diese Nationalbank in der Tat begründet werden wird, sind doch in einer einzigen Kammersitzung, in einem Winkel des wenig repräsentativen Sitzungssaales, zwei Millionen für dieses Institut gezeichnet worden. Sogar hervorragende Mitglieder der reaktionären Partei haben es für richtig befunden, sich an der Zeichnung zu beteiligen.

Was den äußeren Gang der Verhandlungen dieses neuesten aller Parlamente angeht, so entwerfen große französische Blätter davon ziemlich humoristische Bilder. Die Mitnahme auch nur eines Feldstuhles in den Sitzungssaal ist nicht gestattet; die Abgeordneten hocken mit untergeschlagenen Beinen auf der Erde umher. Ohne daß eine trennende Schranke vorhanden ist, wird die Hälfte des Raumes von Zuschauern eingenommen. Sind die Zuschauer mit einem Redner recht zufrieden, so geben sie ihrem Beifall den lautesten Ausdruck. Die Abgeordneten aber fühlen sich durch diesen Beifall geschmeichelt und rücken alsbald rutschend näher aneinander, um einem größern Publikum Platz zu machen. Wer seinen Kollegen im Parlament beleidigt und ihn etwa gar „Sohn eines abgebrannten Vaters" schimpft, wird kurzerhand von den Saaldienern hinausbefördert. Solche Szenen sollen zu den täglichen Vorkommnissen gehören. Tatsache ist indessen, daß die junge persische Kammer schon heute ein solches Ansehen genießt, daß auf eine Beseitigung dieses modernen Regimes etwa durch den Thronerben um so weniger zu rechnen ist, als schon die gänzliche Ebbe in allen königlichen Kassen in dieser Beziehung die größte Vorsicht gebietet.

Das zweite asiatische Land, von dem heute die europäische Presse mit Vorliebe erzählt, ist Afghanistan. Ist doch in diesen Tagen das feierliche Durbar abgehalten worden, dem der Vizekönig von Indien, Lord Minto, in Gemeinschaft mit dem Emir des „Landes der Steine und des Blutes", mit Habib Ullakahn, dem Herrscher von Afghanistan, beigewohnt hat. Die Indische Regierung wird bei dieser Gelegenheit allen militärischen Glanz entfalten, dessen sie fähig ist, um dem sicherlich über Gebühr ausgedehnten Herrenbewußtsein ihres Gastes weise Mäßigung zu empfehlen. Deshalb wird auch das gesamte ostasiatische Geschwader Englands bei dieser Gelegenheit in Bombay vor Anker gehen. Noch vor kurzem verhandelte der indische Vizekönig mit dem Emir von Afghanistan durch Abgesandte; heute hat man sich bereits zu einer direkten Verhandlung verstanden. Das Abkommen vom Jahre 1893, das den Afghanen jedes Freibleiben britischer Einmischung vom Innern des Landes garantieren sollte, ihre äußeren Angelegenheiten aber in britische Hände legte, ist formal von dem Nachfolger Abdur Rhamans noch nicht anerkannt worden. Abdur Rhaman war für Indien ein unsicherer Nachbar. Der Wohnsitz des Emirs ist ein Waffenplatz ersten Ranges. Er hat stets 80000 Gewehre zu seiner Verfügung. Seine Armee ist mit den modernsten Waffen ausgerüstet und verfügt über Waffenfabriken unter europäischer Leitung. Hielt es doch England für nötig, sich im Vertrage mit Japan für den Bedarfsfall werktätige Hilfe in Indien zusichern zu lassen. Abdur Rhaman hat die $2^1/_2$ Millionen Subsidien, die ihm England als Preis für das Abkommen von 1893 zahlte, mehrere Jahre hindurch zurückgewiesen; sein Nachfolger nahm sie zwar würdevoll entgegen. England aber fürchtet den Einfluß dieses Herrschers über ungezählte Mohammedaner in Innerasien angesichts des Umstandes, daß es in Indien selbst über 60 Millionen muselmännischer Untertanen gibt, und daß der Emir von Afghanistan allen diesen Leuten unter dem Namen der „Heiligen Lampe der gläubigen Gemeinde" bedeutungsvoll ist.

Bücherbesprechung.

Captain, Kursbuch der Passagier-Dampferlinien aller Meere. Juli/Dezember 1906. Rostock, C. J. E. Volckmann. 1 M.

Die dieser Veröffentlichung zugrunde liegende Idee ist uns eine außerordentlich sympathische. Das mächtige Anwachsen des internationalen See- und Überlandverkehrs rechtfertigt die Zusammenstellung eines ausführlichen Kursbuches der Passagierlinien aller Meere, um so mehr als bei dem überaus reichen, bisher aber verstreutem Material von Fahrplänen und Prospekten der einzelnen Schiffahrtsgesellschaften und Reedereien eine selbständige Orientierung der Reisenden nahezu ausgeschlossen war.

Es ist naturgemäß, daß ein solch neues Unternehmen nicht vollendet bei seinem ersten Erscheinen sein kann. In richtiger Erkenntnis dieses Umstandes hat der Herausgeber auch eine Anregung für zweckdienlichere Ausgestaltung aus der Praxis des Verkehrs heraus gebeten.

Wir entsprechen diesem Wunsche, indem wir hinweisen auf die Ergänzung der russisch-asiatischen Routen — nach Wladiwostok usw. Die Veränderungen in Ostasien haben z. B. Einfluß auf die Bestimmung der Schiffe der „Freiwilligen Flotte" und der anderen russischen Linien nach dem „fernen Osten" gehabt.

Für die Linien des Schwarzen Meeres, z. B. Nr. 281, würde ich empfehlen, die „Russische Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel" (Русское Общество для Пароходства и Торговли) und deren Zentral-Bureau Odessa, Langeronstraße, zur Ergänzung und Berichtigung zu Rate zu ziehen. Ihr „Guide officiel" gibt genaue Angaben über Preise usw.

C. v. Z.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Cypern. Zulassung der Weiterführung unverzollter zollpflichtiger Waren von der Küste ins Innere.

Laut Bekanntmachung des High Commissioner vom 29. Oktober d. J. (Nr. 8322) ist es gestattet, daß zollpflichtige Waren, die im Hafen von Famagusta eingeführt sind, unter Beobachtung gewisser Vorschriften und unter Zollverschluß auf der cyprischen Staatseisenbahn bis Nicosia weiterbefördert werden. Die Landungsgebühren, Werftabgaben, Zölle, Fracht und sonstigen Gebühren sind bei der Auslieferung der Waren durch die Eisenbahnbehörden zu erheben.

(The Board of Trade Journal.)

Russisches Asien.

Getreideernte Russlands.

Das zentralstatistische Komitee veröffentlicht die Daten über die Getreideernte 1906. In den 63 Gouvernements des europäischen Rußlands sowie in den 72 Gouvernements und Gebieten wird die Wintergetreideernte folgendermaßen berechnet:

	In 63 Gouvernements des europäischen Rußlands	Im ganzen in 72 Gouvernements und Gebieten Rußlands
	Menge in tausend Pud	
Roggen	982677	1009361
Weizen	395518	396293
Zusammen	1378195	1405654
Mithin weniger gegen den Durchschnittsertrag 1901—1905 . . .	257711	255521

Was den Rest an Getreide nach Abzug der für die Aussaat nötigen Menge anbelangt, so wird dieser in 63 Gouvernements des europäischen Rußlands mit 1 083 287 000 Pud oder 8,69 Pud pro Seele, in allen 72 Gouvernements und Gebieten aber mit 1 105 559 000 Pud oder 8,36 Pud pro Seele berechnet.

(St. Petersburger Herold.)

Dampfschiffahrt zwischen Odessa und Ostasien.

Die russische Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel hat einen Dampferdienst von Odessa nach Ostasien eingerichtet.

Die erste Fahrt sollte Ende Oktober erfolgen. Die Gesellschaft hofft, daß sich hierdurch der Export von russischem Zucker, Mehl und Manufakturwaren nach den östlichen Grenzprovinzen steigern wird. Wie sich der Geschäftsführer der Gesellschaft geäußert hat, wird russisches Mehl nicht nur die Konkurrenz mit dem amerikanischen, sondern sogar mit dem sibirischen aufnehmen können. Nach Ansicht desselben dürfte übrigens der Erfolg des Unternehmens sehr wesentlich davon abhängen, wie die Frage des Freihafens im fernen Osten entschieden würde.

Die Runkelrübenindustrie in Turkestan.

In Turkestan wurde die erste Zuckerfabrik in der Nähe der Stadt Taschkent im Jahre 1880 von einem Kaufmann gebaut, mußte jedoch bald infolge verschiedener sich ergebender Schwierigkeiten außer Betrieb gesetzt werden. Etwas glücklicher war die von einem Professor Iwanow gegründete Aktiengesellschaft: „Turkestansche Landwirtschaftliche Gesellschaft". Bei den ersten Versuchen im Runkelrübenbau wurden gute Resultate erzielt; es wurden gegen 1600 Pud Runkelrüben von der Dessätine geerntet. Auf große Mengen von Plantagen-Rüben konnte man nicht rechnen, die Hauptmenge mußte man in der eigenen Wirtschaft ernten. Überdies war durch das Gesetz die Produktion in den neueröffneten Zuckerfabriken auf 160000 Pud Zucker pro Fabrik beschränkt worden. Nach den Berechnungen der Direktion der Gesellschaft konnte aber das Geschäft, da bedeutende Geldsummen für die Fabrik aufgewandt waren, einen normalen Gewinn erst bei einer Produktion von mindestens 200000 Pud abwerfen. Der Finanzminister erklärte sich bereit, die Norm der Produktion für diese Fabrik nach dem Durchschnittsergebnisse des ersten Jahres festzusetzen. Um die gewünschte hohe Norm zu erreichen, mußte man große Flächen mit Runkelrüben aussäen; man beschloß daher, die Saatfläche für 1904 auf 1200 Dessätinen mit eigenen Mitteln auszudehnen. Es stellten sich jedoch bald verschiedene Schwierigkeiten ein, sowohl bei der Bearbeitung einer solchen Anbaufläche als auch bei der Heranschaffung verschiedener Waren zur Fabrik. Dazu kam, daß man in jenem Jahr mit Wanderheuschrecken und anderen Schädlingen kämpfen mußte. Die geernteten Rüben erwiesen sich als schlecht und unreif, und bei Beginn der Campagne verfügte die Zuckerfabrik nur über 29000 Berkowetz Runkelrüben. Auch in der Fabrik selbst kamen verschiedene Mängel zum Vorschein. Die Gesellschaft schloß bei diesen ungünstigen Verhältnissen ihre erste Campagne mit einem Verlust von 468 580 Rbl. 37 Kopeken ab.

Die Erfahrungen des ersten Jahres kamen der Gesellschaft sehr zu gute; man untersuchte die örtlichen Verhältnisse für den Anbau von Runkelrüben und fand Mittel zur Abwehr der verschiedenen Schädlinge. Auch hatte man die Eingeborenen von der Wichtigkeit und Möglichkeit des Runkelrübenbaues überzeugt.

Die eingesetzte Administration beschloß für das nächstfolgende Jahr die eigene Aussaat von Runkelrüben einzuschränken, ihre Hauptaufmerksamkeit jedoch auf den Plantagenbau zu richten und nach Möglichkeit die dortigen Eingeborenen für den Bau von Runkelrüben auf ihren Ländereien zu gewinnen. Zu letzterem Zwecke beschloß die Administration der Gesellschaft 18 Kopeken pro Pud und den Pflanzern auf ökonomischen Ländereien 16 Kopeken pro Pud zuzusichern. Das Resultat war im ganzen gut; viele der Pflanzer ernteten 1600-1800 Pud von der Dessätine, einige sogar bis 2000 Pud. Trotzdem nicht das ganze ausbedungene Land bestellt werden konnte, konnte die Fabrik doch schon im Jahre 1905: 74000 Pud Zucker fertigstellen.

Da die Administration der Gesellschaft sah, daß der Versuch, die eingeborene Bevölkerung mit der Runkel-

rübenkultur bekannt zu machen, vollkommen gelungen war, beschloß sie, kein Mittel für die weitere Entwicklung des Rübenbaues zu sparen.

Was den dortigen Konsum von Zucker anbetrifft, so erreicht er eine Höhe von 1500000 Pud; er entwickelt sich mit jedem Jahr immer mehr, zumal die Eingeborenen nicht nur ihren Tee und ihre Speisen mit Zucker versüßen, sondern den Zucker auch zu Leckereien verbrauchen, die im Orient sehr beliebt sind.

(Nach Wjestnik Finanzow.)

Erzausfuhr über Nikolajew.

Die Erzausfuhr über Nikolajew entwickelt sich immer mehr; namentlich ist in letzter Zeit von Deutschland große Nachfrage zu gesteigerten Preisen nach Manganerz aus der Dnjeprgegend eingetreten; da erste Sorte mit einem Gehalte von 50% Mangan nur noch wenig für die Ausfuhr frei ist, wurde zweite Sorte mit 40% und dritte Sorte mit 30% Mangan, soviel auf den Gruben vorhanden, aufgekauft; ja auch arme Erze von 30% Mangan und 30% Silic., die bisher auf den Halden der Gruben sich als unverwendbar angesammelt hatten, werden jetzt für die Ausfuhr aufgenommen. Auch steigert sich die Nachfrage nach eisenreichen manganarmen und stückreichen Eisenerzen, von denen bedeutende Mengen bereits verschifft wurden.

Durch die hohen Seefrachten im September d. J. trat eine Stockung in der Abfertigung der Erze ein, so daß im Oktober die Lager in Nikolajew überfüllt waren.

Ferro-Mangan mit einem Gehalte von etwa 80% Mangan wurden einige Tausend Tons für Nordamerika verschifft und werden in den nächsten Monaten noch weitere Expeditionen über Nikolajew erwartet.

(Nach einem Bericht des Kais. Vizekonsulats in Nikolajew.)

Indien und Australasien.

Tabakhandel der Philippinen 1905.

Die Tabakernte der Philippinen im Jahre 1905 kann als eine gute Durchschnittsernte bezeichnet werden. Sie wird auf 400000 Quintals (1 Quintal = 45 kg) geschätzt. Im allgemeinen ist die Qualität des Tabaks seit Aufhebung des spanischen Tabakmonopols im Jahre 1884 ständig zurückgegangen, da die Produzenten infolge ungünstiger Witterung, der Heuschreckenplage und des verderblichen, von den Chinesen angewandten Vorschußsystems immer gleichgültiger wurden. Als notwendige Folge ging der Wert des gewonnenen Tabaks von Jahr zu Jahr herab. Für Tabak aus den Provinzen Isabella und Cagayan, der allein zur Zigarrenfabrikation verwendbar ist, wurden im Jahre 1900 und 1901 von 60—80 Peso für Sorte 1a, bis zu 25—35 Peso für Qualität 5a bezahlt. Im August 1906 standen die Preise für letzte Ernte auf 19—27 Peso für 1a, bis 6½—7 Peso für Qualität 5a. Die Gesamtproduktion an Tabak belief sich auf 400- bis 500000 Quintals, von denen wie in den früheren Jahren etwa 200000 Quintals in unverarbeitetem Zustande und etwa 30000 Quintals verarbeitet exportiert wurden. Der Rest wurde auf den Philippinen konsumiert, und zwar etwa 15000 Quintals in Zigarren und das übrige in Zigaretten. Der Rohtabak wird hauptsächlich an die Tabakregieländer verkauft und zwar an Spanien nahezu für 867000 $, an Österreich-Ungarn für 386500 $, an Italien für 21810 $, an Belgien für etwa über 17000 $. Weiter geht Rohtabak in größeren Quantitäten nach Niederländisch-Indien und Uruguay.

Die Produktion der Zigarrenfabrikation wird auf etwa 150000000 Stück geschätzt im Werte von rund 3000000 $, von denen vielleicht 40—50 Millionen im Lande selbst verbraucht werden. Zigarren im Werte von 892561 $ wurden hauptsächlich nach Hongkong, China, Britisch-Ost-Indien und Australien verschifft. Deutschland hat im Berichtsjahre für nahezu 15000 $ Zigarren bezogen. Die Zigarettenfabrikation erzeugte vor Einführung des Internal Revenue-Gesetzes etwa 8—9 Milliarden Stück im Werte von 8—9 Millionen Pesos; seit Einführung der Steuer, die 67 Cents auf 1000 Zigaretten beträgt (etwa 70% des Wertes), ist die Industrie zurückgegangen und hat sich auf die größeren Betriebe konzentriert. Für die kleineren Betriebe waren die verschiedenen harten Vorschriften des Gesetzes schwer durchführbar. Dann waren sie auch nicht kapitalkräftig genug, um die im voraus zu erlegenden Steuern auf die Fabrikate aufzubringen. Bei der Zigarettenausfuhr von 14250 $ steht Hongkong mit mehr als ²/₃ an der Spitze.

(Bericht des Kais. Konsulats in Manila.)

Die siamesischen Eisenbahnen im Jahre 1905/06.

Nach dem Berichte der siamesischen Staatsbahnverwaltung für den Zeitraum vom 1. April 1905 bis 31. März 1906 hat das Bahnnetz durch die Eröffnung der Strecke Lopburi-Paknampo eine wesentliche Vergrößerung erfahren. Dadurch ist die Länge der Linien mit Normalspurweite (Korat- und Nordlinie) von 306 km im Vorjahr auf 424 km gestiegen, während die Länge der schmalspurigen Linie mit 151 km unverändert geblieben ist. Die Vermehrung beträgt 38,56% des normalspurigen Eisenbahnnetzes und 25,82% des gesamten Eisenbahnnetzes.

Die Arbeiten an der neuen Linie (der Nordlinie) wurden bereits im Dezember 1897 begonnen und der erste Teil von Ban Phaji nach Lopburi schon am 1. April 1901 eröffnet. Im März 1901 wurden die Arbeiten an dieser Linie vorübergehend eingestellt, um alle Kräfte auf die Fertigstellung der Linie Bangkok—Petchaburi verwenden zu können, und erst im Mai 1902 wurde das Werk wieder ernstlich in Angriff genommen. Da das Land, welches von der neuen Linie durchquert wird, nahezu vollständig flach und eben ist, waren die Erdbauten verhältnismäßig einfach; an Brücken waren eine große und zwei kleine Eisenbrücken und 28 Holzbrücken nötig. Da die Bahn durch reiche Reisdistrikte geht, die an guten Wasserwegen Mangel haben, verspricht man sich von der neuen Linie gute Einnahmen und hofft, große Strecken Landes, die mit Bambusdickicht bedeckt sind, für Ansiedelungen zu gewinnen. Die Kosten für Erd- und Steinarbeiten betrugen 1200000 Tikals (1 Tikal = ca. 1,35 M.) oder 0,75 Tikal pro Kubikmeter bezw. 10170 Tikals pro Kilometer. Der Bedarf an Eisenbahnschienen für die gesamte Nordlinie (30000 Tonnen im Werte von 172000 £) ist nach England vergeben worden, der Bedarf an kleinerem Eisenmaterial (im Werte von 30000 £) nach Belgien. Die Lokomotiven für die Paknampo-Linie im Werte von 512000 Tikals wurden in Deutschland bestellt, die Passagier- und Güterwagen im Werte von ca. 39000 £ wurden im Wege der

Ausschreibung von einer belgischen Firma bezogen. Die Gesamtkosten der neuen Linie werden sich schätzungsweise auf 6800000 Tikals oder 57000 Tikals pro Kilometer belaufen.

Die Eröffnung der neuen Linie erfolgte am 31. Oktober v. J. in Anwesenheit des Königs, die Inbetriebnahme am 1. November v. J.

Nach dem Berichte betrugen die Bruttoeinnahmen aus sämtlichen Eisenbahnlinien im Jahre 1905/06: 2781000 Tikals gegen 2312000 Tikals im Vorjahr, die Ausgaben 1027000 Tikals gegen 963000 Tikals, der Reingewinn 1754000 Tikals gegen 1349000 Tikals. In Prozenten berechnet sich die Zunahme gegen das Vorjahr für die Einnahmen auf 20,26 %, für die Ausgaben auf 6,59 %, für den Reingewinn auf 30,03 %. Nach Abzug von 10 % des Reingewinnes für den Erneuerungs- und Erweiterungsfonds bleibt für das Berichtsjahr ein Einnahmeüberschuß von 1578000 Tikals oder 5,13 % Prozent des Anlagekapitals (4,45 % im Vorjahr). Die Zahl der Passagiere, die auf den gesamten Linien im Jahre 1905/1906 befördert wurden, betrug 2217000 gegen 2011000 im Vorjahr.

(Nach einem Berichte der Kais. Ministerresidentur in Bangkok.)

Änderung in dem Tarif der Warenwerte.

Das Verzeichnis der im 4. Vierteljahre 1906 bei der Berechnung der Ein- und Ausfuhrzölle in Niederländisch-Ostindien zugrunde zu legenden Warenwerte weist gegenüber dem seitherigen Stande folgende Änderung auf:

Gruppe	Gulden	Bisher Gulden
12. Krämereiwaren:		
Streichhölzer (Holz) gewöhnlich verpackt, europäische, Gros-Schachteln	0,60	0,90

(Extrabeilage zum Javaschen Courant.)

Ostasien.

Ausstellungswesen im nördlichen China.

Die Errichtung von ständigen Ausstellungen oder Museen, die in jüngster Zeit in den verschiedenen Städten Nordchinas erfolgte, steht im engsten Zusammenhange mit dem Bestreben der chinesischen Regierung, durch Entwicklung einer eigenen Industrie China vom Auslande in bezug auf die Einfuhr von Fabrikaten unabhängig zu machen und zugleich seine wirtschaftlichen Hilfsquellen zu erschließen. Wie in vielen auf die Entwicklung Chinas gerichteten fortschrittlichen Bestrebungen der Generalgouverneur Yuan Shih kai tatkräftig die Führung übernommen hat, so sind auch die ersten derartigen Ausstellungen auf seine Anordnung in der von ihm verwalteten Provinz Tschili entstanden. Entsprechend dem auf anderen Gebieten seiner Reformtätigkeit befolgten Verfahren hat er auch auf diesem wieder die Japaner als Lehrmeister und Mitarbeiter herangezogen. So ist es nicht verwunderlich, daß die erste derartige Ausstellung auf chinesischem Gebiete, die Industrieausstellung in Paotingfu, von Japanern eingerichtet wurde und fast ausschließlich mit japanischen Industrieprodukten beschickt ist.

Einfuhr von chemischen Erzeugnissen über Schanghai 1905.

Unter den Erzeugnissen der chemischen Industrie standen bei der Einfuhr über Schanghai im Jahre 1905 dem Werte nach an erster Stelle die künstlichen Farbstoffe, Anilinfarben und künstlicher Indigo. In beiden behauptet die deutsche Industrie ihre führende Stellung. In Anilinfarben war das Geschäft das ganze Jahr hindurch befriedigend. Der Verbrauch von künstlichem Indigo wächst stetig und fängt an, den Absatz der blauen Anilinfarben zu beeinflussen.

Es wurden eingeführt: Anilinfarben 1904 für 1496791 Haikuan-Taels, 1905 für 2050928 Haikuan-Taels; künstlicher Indigo 1904: 12568 Pikuls im Werte von 632876 Haikuan-Taels, 1905: 22923 Pikuls im Werte von 632876 Haikuan-Taels. Die Einfuhr der wichtigsten übrigen Farbstoffe ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung:

	1904:		1905:	
	Menge: Pikuls	Wert: Haikuan-Taels	Menge: Pikuls	Wert: Haikuan-Taels
Blauholzextrakt . . .	2 837	36 030	5 877	66 113
Bleigelb	1 853	16 673	911	8 199
Bleiweiß	8 095	80 954	9 010	76 134
Bronzepulver	305	16 775	344	18 934
Mennige	2 912	26 211	3 048	23 162
Ocker	165	825	103	776
Pariser Blau . . .	288	8 640	518	12 232
Schweinfurter Grün .	449	11 158	740	17 205
Smalte	153	6 013	228	8 664
Smaragdgrün	675	15 068	795	16 261
Ultramarin	1 750	19 250	2 696	26 551
Vermillon	1 309	140 755	1 164	93 126

Von sonstigen Erzeugnissen der chemischen Industrie wurden eingeführt:

	1904:		1905:	
	Menge: Pikuls	Wert: Haikuan-Taels	Menge: Pikuls	Wert: Haikuan-Taels
Borax	1 661	16 844	2 732	20 489
Chlorkalium	377	4 293	253	5 809
Salpeter	6 578	58 871	8 937	78 644
Soda und Natriumsalze	114 822	371 456	211 329	545 141
Schwefelsäure	4 314	17 258	7 053	24 333
Pikrinsäure	173	4 645	195	2 441

(Nach einem Berichte des Kais. Generalkonsulats in Schanghai.)

Industrielle Unternehmungen in Itschang (China).

Seit dem Sommer 1904 besteht in Itschang eine von der dortigen chinesischen Kaufmannschaft begründete Tuchfabrik, die chinesisches Garn verwendet. Für den Betrieb sind 50 Handwebstühle aus Japan eingeführt worden, und die Beschaffung zweier Maschinenwebstühle ist in Aussicht genommen. Die unter Aufsicht eines japanischen Leiters hergestellten Fabrikate finden guten Absatz.

Zwei schon seit einigen Jahren bestehende Tabakfabriken verarbeiten Szetschuan-Tabak zu nur für Chinesen rauchbaren Zigarren.

Muster von Erzeugnissen aus diesen gewerblichen Unternehmungen (4 baumwollene Gewebe und 6 Zigarren) liegen während der nächsten vier Wochen im Reichsamt des Innern, Berlin, Wilhelmstraße 74, im Zimmer 174 für Interessenten zur Besichtigung aus.

(Nach einem Berichte des Kais. Konsulats in Itschang.)

Ausfuhr von Seide und Baumwolle aus Schanghai 1905.

Der Seidenmarkt in Schanghai eröffnete für Tsatlees im Jahre 1905 auf der angemessenen Grundlage von 525 Schanghai-Taels für Gold Kiling. Dann stiegen die Preise allmählich, bis sie im September mit 566 Schanghai-Taels ihren höchsten Stand erreichten. Der hohe Silberkurs jedoch brachte das Geschäft zum Stillstand und zwang die Chinesen, ihre Taelpreise herabzusetzen. Ende 1905 wurden 515 Schanghai-Taels gezahlt, in den ersten Monaten des Jahres 1906 hoben sich die Preise wieder bis auf 555 Schanghai-Taels im April, und die Saison schloß im Mai mit 525 Schanghai-Taels.

Die Ausfuhr, die man am Anfange der Saison auf ungefähr 35000 Ballen weißer Seide geschätzt hatte, belief sich tatsächlich nur auf 20000 Ballen. Der Ausfall erklärt sich durch die ungünstige Witterung kurz vor der Ernte und namentlich durch den gesteigerten Verbrauch im Lande selbst.

In Amerika lasteten während der ganzen Saison die großen Vorräte des vorhergehenden Jahres schwer auf dem Markte, so daß eine heftige Krise entstand. Man kann behaupten, daß Amerika, trotzdem es sich erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit mit der Verarbeitung von Seide befaßt, bereits eine hervorragende Stellung in der Seidenindustrie einnimmt und sich in Zukunft auf dem Seidenmarkt immer mehr bemerkbar machen wird.

Dampffilaturen. Obgleich die durchschnittlichen Herstellungskosten infolge der hohen Kokonspreise recht bedeutend waren, so war doch für die Filaturen das Ergebnis der Saison im Vergleich mit dem der Saison 1904/1905 verhältnismäßig befriedigend, da eine rege Nachfrage nach feinen Titres herrschte. Amerika kaufte nur wenig. Die Preise stiegen allmählich bis September, um dann mit dem steigenden Silberkurse zu fallen. Am Ende der Saison waren in Schanghai nennenswerte Vorräte nicht vorhanden. Die Preise, insbesondere die der besseren Marken feiner Titres, haben sich gut behauptet. Für gute Marken Nr. 1 9/11 wurden zu Anfang der Saison 830 Schanghai-Taels und im September 890 Schanghai-Taels gezahlt. Dann fiel der Preis bis auf 830 Schanghai-Taels im Januar, und die Saison schloß im Mai mit 850 Schanghai-Taels, was in Anbetracht des damaligen Silberkurses einen sehr hohen Preis bedeutet.

Grobe weiße Seiden. Diese für bestimmte Zwecke verlangten Seiden, die nur in geringen Mengen hergestellt werden, sind am Anfang der Saison stets sehr gesucht und finden, da der einheimische Bedarf bedeutend ist, leicht und schnell Absatz. Gegen Ende der Saison fehlten gewisse Sorten, wie Woozies und Kashings, gänzlich, nicht nur in Schanghai, sondern auch im Innern.

Re-reels (Redévidées) wurden während der ersten Monate der Saison verhältnismäßig wenig verlangt. Als im April und Mai die Chinesen ihre Vorräte vor dem Beginn der neuen Saison los werden wollten, verstanden sie sich zu beträchtlichen Preisabschlägen und konnten sich auf diese Weise ihrer Ware entledigen.

In gelber Seide war die Ernte vorzüglich, so daß die Ausfuhr die des vorhergehenden Jahres um annähernd 2000 Ballen übertroffen hat. Die Preise waren während der ganzen Saison Schwankungen unterworfen; gegen Ende der Saison fielen sie stark, erholten sich aber noch einmal ein wenig im Mai.

Wilde Seiden waren die ganze Saison hindurch gesucht, ohne daß die Preise nennenswerte Schwankungen durchmachten. Die Ausfuhr hat die der vorhergehenden Saison um 1000 Ballen hinter sich gelassen. Nach Natives (Tussah ordinaire) war beständig Nachfrage, so daß am Ende der Saison in Schanghai wie in Niutschwang die Vorräte so gut wie erschöpft waren.

Abfälle haben, wie die Ausfuhrziffern zeigen, eine gute Saison gehabt. Dies gilt insbesondere von Frisons Tussah. Die Preise behaupteten sich während der Kaufperiode, und da die Chinesen bei Eröffnung der Saison nur wenig spekuliert hatten, so wurden annehmbare Preise gefordert.

Es wurden verschifft:

	1904/05	1905/06
	Menge in Ballen	
Filiaturenseide	13651	10753
Weiße Seide	32271	25672
Gelbe „	9310	11418
Wilde „	10507	20526

Davon gingen nach:

	Europa		Amerika	
	1904/05	1905/06	1904/05	1905/06
Filiaturenseide	8208	7177	5424	3568
Weiße Seide	22064	16895	7115	7286
Gelbe „	3940	6754	5	10
Wilde „	13482	14074	4556	4205

Nach Indien und Ägypten gingen 1905/06 4466 Ballen gelbe Seide.

Es wurden ausgeführt an:

	Seidenabfällen Pikuls	Kokons Pikuls
1904/05	50550	11900
1905/06	63435	7900

Die Seidenabfalle gingen fast ganz nach Europa; von den Kokons ging kaum ein Drittel nach Europa, das übrige wurde nach japanischen und anderen asiatischen Häfen verschifft.

Baumwolle. Trotz des Schadens, den die Überschwemmung im September anrichtete, war die Ernte anscheinend eben so groß wie 1904. Wenn dennoch die Ausfuhr ganz erheblich zurückgegangen ist, so liegt die Schuld an den hohen Preisen, die von den Bauern gefordert wurden, und an dem Steigen des Silberkurses. Einem befriedigenden Geschäfte in Rohbaumwolle steht die Gewohnheit der Chinesen entgegen, die Ware in betrügerischer Absicht mit Wasser zu befeuchten. Trotz aller dagegen unternommenen Schritte will sich diese Gewohnheit nicht ausrotten lassen. Die Japaner sollen beabsichtigen, drei Sachverständige nach Schanghai zu entsenden, die den großen Exporteuren beigegeben werden sollen, um die Verschiffung feuchter Ware zu verhindern, und wenn die einheimischen Spinnereien diese Bemühungen durch Zurückweisung aller feuchten Ware unterstützen würden, so ließe sich dem Übel steuern. Eine durchgreifende Besserung wird eben nur zu erreichen sein, wenn die Eigentümer gewässerter Baumwolle überzeugt sind, keine Abnehmer mehr zu finden.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin.
Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 11.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft

1907, Februar. **No. 5.** **VI. Jahrgang.**

Der Volksgeist Japans und der Bushido*).

Von Professor Dr. Riess.

Meine Herren! Wenn ich das Thema, über das ich heute Abend die Ehre habe vor Ihnen in unserer Deutsch-Asiatischen Gesellschaft zu sprechen, formuliert habe: „Der Volksgeist Japans und der Bushido", so wollte ich damit von vornherein andeuten, daß ich es nötig finde, zwischen dem idealisierten japanischen Volksgeiste und dem Bushido, d. h. dem Ehrenkodex des Samaraistandes, zu unterscheiden. Im Gegensatz zu dem seit einigen Jahren hervorgetretenen Versuch, beide Begriffe zu identifizieren, möchte ich die These durchführen, daß der japanische Volksgeist oder, nach japanischem Ausdruck, die Seele Alt-Japans, das Herz Alt-Japans doch etwas Umfassenderes, Wirksameres und Beständigeres ist, als der jetzt zu seiner Apotheose gelangte Geist des japanischen Rittertums. Ja, ich gehe soweit, zu behaupten, daß der Sieg des durch günstige Umstände neu belebten altjapanischen Nationalgefühls über die hinter den Anforderungen der Zeit zurückgebliebenen Tendenzen des spezifisch japanischen Rittertums eine der wesentlichsten Ursachen der bewundernswerten Machtentwickelung des japanischen Reiches gewesen ist; daß dieses Nationalgefühl im Interesse des Staatsprinzips als unverlierbares Resultat der Meiji-Periode festgehalten werden muß gegenüber dem neuesten romantischen Wiederbelebungsversuch eines veralteten Zeitgeistes.

Die nach meinem Dafürhalten nicht unbedenkliche Apotheose des Bushido geht in Japan, wie wir noch sehen werden, im Gegensatz zu der inneren Politik der letzten Jahre und der parlamentarischen Parteitaktik von einer Reihe von Literaten und Professoren aus, die in den amerikanischen Verhältnissen, wie sie sie aus eigener Anschauung und aus den Zeitungen kennen, doch noch etwas vermissen, was älteren Kulturländern eigen ist und was sie für Japan retten wollen. Zu uns ist aus dem Kreise dieser gutgemeinten Bestrebungen eine sehr geschickt abgefaßte Tendenzschrift in englischer und deutscher Sprache gedrungen. Es ist das die kleine Schrift des Professors Nitobe, der früher Ota hieß, mit dem Titel: „Bushido, die Seele Japans, eine Darstellung des japanischen Geistes" und die nur wenig veränderte Wiederholung von demselben Autor im zehnten Kapitel über Religion des Sammelwerks „Unser Vaterland Japan" mit der neuen Überschrift: „Bushido, die moralischen Grundsätze Japans". In England und Amerika hat das in Philadelphia im Jahre 1900 veröffentlichte Werkchen Nitobes trotz seines unverhältnismäßig hohen Preises gleich viele Leser gefunden. Aber die von einer deutschen Dame angefertigte deutsche Übersetzung mußte erst nach Japan wandern, um gedruckt zu werden. Erst während des russisch-japanischen Krieges fand sich auch für dieses in Tokio 1901 erschienene deutsche Buch ein größeres Publikum. es wurde besonders auf den Bahnhöfen flott verkauft; Dieser Erfolg in Amerika und Europa hat wiederum auf Japan zurückgewirkt und erklärt es, daß wir in dem Buche „Unser Vaterland Japan" in dem Kapitel „Religion" merkwürdigerweise nichts vom Schintoismus und vom Buddhismus lesen, sondern nur den Beitrag Nitobes über Bushido und einen andern, ebenfalls durch eine frühere Veröffentlichung bereits auf ihren Effekt erprobte Abhandlung von Professor Hozumi über „Ahnen-Kultus."

In der erwähnten zweiten Publikation, eben in dem Sammelbande „Unser Vaterland Japan" kann Nitobe schon mit einigem Recht behaupten, daß das japanische Wort „Bushido" „sich kürzlich in dem englischen Vokabularium eingebürgert hat"; so groß war der Erfolg seines Büchleins. Das ist um so bemerkenswerter, weil man in den größten japanisch-englischen Wörterbüchern, im Hepburn und im Brinkley, das Wort Bushido nicht findet. Das ist nun keineswegs als ein bloßes Versehen, als ein irrtümliches Auslassen zu erklären; sondern diese Lexikographen fanden das Wort auch in ihren japanischen Quellen nicht. Auch in dem sehr ausführlichen Aufsatz des damals an der Universität Tokio lehrenden Professors Busse „Streifzüge durch die japanische ethische Literatur der Gegenwart" vom Jahre 1892 wird des Bushido mit keiner Silbe Erwähnung getan. Ebensowenig findet es sich selbst in dem erst 1904 erschienenen letzten Werke des größten Bewunderers, den Japan in der Literatur gefunden hat, in meines ehemaligen Kollegen Hearn Buche: „Japan, an attempt at interpretation", einem Buche, in dem gerade die das japanische Volksleben bewegenden Kräfte mit einem großen Aufwand von Gelehrsamkeit und Gefühl dargelegt werden. Das Wort Bushido ist eben ein in diesem Sinne früher ungebräuchlicher terminus technicus; ähnlich wie etwa das deutsche Schlagwort „Herrenmoral", das mit dem Versuche, die Sache durchzuführen, selbst erst in Umlauf gesetzt wurde.

Muß uns schon dieser Tatbestand der Wortforschung stutzig machen, Nitobes Gleichungen „Bushido, die Seele Japans" und „Bushido, die moralischen Grundsätze Japans" gläubig hinzunehmen, so haben wir den positiven Beweis für die Unrichtigkeit in der entsprechenden Gegenprobe, indem wir uns fragen: Ist denn in den erwähnten Werken ein anderes japanisches Äquivalent für den Begriff „der Volksgeist Japans", „die Seele Japans" zu finden? Nun, da brauchen wir nicht erst lange zu suchen. Überall begegnet uns als wohlbekannter Ausdruck Yamato Damashi, wörtlich übersetzt „die Seele Japans". Hepburn gibt als Übersetzung: „Japanese spirit or temper" und paraphrasiert: patriotism, loyalty, chivalrous spirit. Busse geht nicht

*) Vortrag, gehalten am 7. Dezember 1906.

nur auf diese Triebkraft des nationalen ethischen Lebens ein, sondern zählt mehrere Zeitschriften auf, die direkt den Titel führen: „Yamato Damashi", eine Shinto-Confucianische Halbmonats- und eine rein shintoische Monatsschrift. Außerdem gab es eine Gesellschaft zur Neubelebung des japanischen Volksgeistes, die Yamato Damashi Shinshikwai, die seit 1881 ihre eigene Monatsschrift publiziert. Hearn erklärt Yamato Damashi als Nationaltypus des moralischen Charakters (national type of moral character) und macht auf das häufig, namentlich in der Poesie, als Synonym gebrauchte Yamato gokoro „Herz Japans" aufmerksam. Sehr erwünscht wäre es uns nun, eine von keiner falschen Voraussetzung ausgehende Darstellung eines gebildeten Japaners über den Yamato Damashi oder den Yamato gokoro zu erhalten.

Allerdings ist im Jahre 1906 die englische Arbeit von Okakura erschienen, die auch bereits ihre deutsche Übersetzerin gefunden hat. Der Titel lautet: „Die japanische Volksseele". Leider bindet sich der Verfasser aber nicht an sein Thema, sondern gibt uns statt dessen historische Notizen, literarische Hinweise, ästhetische Aperçus und eine Schilderung von den Tee-Ceremonien, den sogenannten Cha no yu, die wir in diesem Zusammenhang völlig entbehren können.

Mit gleichmäßig eingesetzter japanischer Terminologie beschäftigen wir uns also heute Abend mit dem Yamato Damashi und dem Bushido, und Sie werden nicht mehr bezweifeln, daß Yamato Damashi das Ältere, Umfassendere, neuerdings wiederum den Zeitverhältnissen Angepaßte und heute noch Wirksamere ist, während der Bushido späteren Ursprungs, beschränkterer Anwendungsfähigkeit und einstweilen noch zurückgedrängt ist, so eifrig und gewandt auch seine Verfechter die öffentliche Meinung Japans und der übrigen Kulturwelt zu seinen Ehren bearbeiten.

Wir wenden uns also zunächst dem Ursprunge und eigentlichen Sinn des Ausdrucks Yamato Damashi zu.

Yamato ist, wie vielen von Ihnen bekannt sein wird, eine alte Provinz etwas östlich von Kobe in Osaka in Zentraljapan, deren jetzige offizielle Bezeichnung Nara Ken d. h. Präfektur Nara ist. Die Hauptstadt Yamatos und des jetzigen gleichbegrenzten Regierungsbezirks ist Nara, jetzt eine mittelgroße Landstadt von 30000 Einwohnern, einst aber, wie ihre imposanten Umgebungen an mehr als 1000jährigen Tempeln, Parks und Statuen beweisen, der Sitz höchsten Glanzes und in Japan unübertroffener Machtentfaltung. Nach dieser Stadt Nara benennt sich eine kurze, aber eine der allerwichtigsten Perioden der japanischen Geschichte, die Nara-Periode, die 75 Jahre, von 709—784, als nämlich Nara die Residenz des Kaisers war und damit die Hauptstadt des ganzen Staats-Gebietes auf den drei großen Inseln Kiushiu, Shikoku und der Hauptinsel Honshiu, von der allerdings ein großer Teil in dem weit sich nach Norden erstreckenden Ostflügel noch nicht erobert war. Für dieses umfangreiche Staatsgebiet war damals der Name Nippon (= Sonnenaufgang) eben erst durch Verabredungen mit den Höfen von Korea und China eingeführt worden. Bis dahin diente Yamato neben der Bezeichnung für die eigentliche Provinz dieses Namens auch für die vereinigten Stammlande in Zentraljapan, die 5 Provinzen Gokinai, ja für das ganze Staatsgebiet, wie heute noch in der Sprache der Poesie und des feierlichen Zeremoniells. Durch Eroberung hatte in grauer Vorzeit der aus Hiuga auf Kiushiu übers Meer gekommene Ahnherr des kaiserlichen Hauses die Herrschaft in Yamato gewonnen und als Oberhäuptling die 3 Zentren des ältesten japanischen Volkslebens unter seinem Szepter vereinigt. Der losen Verbindung der Sippen, die damals als einzige Form politischer Organisation bestanden, war ein überwiegendes Zentrum gegeben. Noch heute wird an jedem 11. Februar das Fest dieser Reichsgründung gefeiert. Kriege mit den Ainos, die man immer weiter zurückdrängte, und zahllose größere und kleinere Expeditionen nach Korea, auch Piraterien, erhielten den kriegerischen Geist des geeinten japanischen Volkes lebendig. Das Herrscherhaus verband die Funktionen der Staatsgewalt und des Oberpriestertums in der Hand seines Familienhauptes. Das sind die Grundlagen des politischen Machtfaktors Yamato gewesen.

Nun hatte aber in den 2 bis 3 Jahrhunderten, die der Nara-Periode vorangingen, also im 5., 6. und 7. Jahrhundert, (zum Teil unter koreanischer Vermittelung) der japanische Hof das chinesische Schriftsystem, die Einrichtungen des chinesischen Beamtenstaats, das chinesische Zeremoniell, den chinesischen Kalender und, mit besonderem Eifer, auch den chinesischen Buddhismus, kurz, die ganze chinesische Kultur in Japan eingeführt. Gewiß ist diese Umwandlung des primitiven japanischen Geschlechter- oder Sippenstaats in den sinico-japanischen Beamtenstaat der historischen Zeit nicht ohne schwere Kämpfe vor sich gegangen. Es ist dabei zu Vorgängen gekommen, die von geschichtskundigen Japanern (einer später aufgekommenen loyalen Theorie zuliebe) konsequent totgeschwiegen werden. Der Kaiser Susun ist, weil er die Rolle eines Julianus Apostata spielte, 592 von einem Sippenhäuptling ermordet worden; ein 672 entthronter Kaiser mußte flüchten und beging Selbstmord. Aber die Politik der Herübernahme der chinesischen Kultur war bereits siegreich durchgeführt, als Nara die Residenz des Hofes wurde. Der Nara-Periode fiel die Aufgabe zu (wie der Zeit der Alleinherrschaft des Augustus in Rom), das Fazit der abgeschlossenen inneren Kämpfe zu ziehen und eine neue Grundlage des nationalen Lebens mit Einschluß der übernommenen chinesischen Kulturelemente zu schaffen.

Das Wichtigste, was in der Nara-Periode in 75 Jahren unter 7 Kaisern geleistet wurde, war die der Situation entsprechende Ausarbeitung einer schriftlich fixierten nationalen Tradition und einer bis heute maßgebend gebliebenen Geschichtsphilosophie; eine Leistung, wie sie ähnlich Alfred der Große für seine Angelsachsen, Karl der Große für die Franken versuchte, wie sie aber nur im Augustäischen Zeitalter für Rom wirklich zustande gebracht wurde. Um den verwickelten Vorgang klar zu machen, halten wir uns am besten an die vollkommenste, die römische Analogie. Den Römern gelang es im Augustäischen Zeitalter, die griechisch-römische Kultur zu schaffen, die ja durchaus nicht als eine Fortsetzung des alt-latinischen Lebens angesehen werden kann, sondern im wesentlichen das griechische Geistesleben herübernahm, es aber so stark mit römischen Erinnerungen durchsetzte, daß etwas Neues zustande kam, das nicht wie ähnliche Mischungen in Vorderasien vom Griechischen überwältigt, „hellenistisch" wurde. So haben auch die japanischen Kaiser des 8. Jahrhunderts in Nara in der sinico-japanischen Kultur, die bereits unzerstörbar in ihr Inselreich verpflanzt war, den nationalen Charakter zu erhalten gewußt. Andere Länder Ostasiens, die etwas Ähnliches versuchten, wie Korea, Anam und Birma, erlagen dem umbildenden Einfluß des Chinesischen vollkommen. Japan hat sich in diesem Verschmelzungsprozeß neu verjüngt und seinen endgültigen Nationalcharakter erst wahrhaft

ausgebildet. Ohne die drei großen am Kaiserhofe verfaßten Kompilationen der Nara-Periode, der beiden Geschichtswerke, des Kojiki und des Nihongi, und der Liedersammlungen, der 21 Chokusenshu, d. h. auf kaiserlichen Befehl ausgewählten Liedersammlungen, zu denen auch das Manyoshu vom Jahre 759 zu rechnen ist, gäbe es keinen einheitlich ausgeprägten, von Generation zu Generation fortlebenden japanischen Volksgeist.

Dreierlei kommt dabei in Betracht. Erstens, als das wichtigste, die für die Japaner zurechtgebaute nationale Entwickelungsgeschichte von der Entstehung der Welt bis unmittelbar an die Schwelle der damaligen Gegenwart. Die Erinnerungen an die früheren Eroberungs- und Plünderungszüge nach Korea, die 663 ihr Ende erreicht hatten, die Lokallegenden der 3 Stammländer Yamato, Izumo und Tsukushi, die Geschichte des kaiserlichen Hauses und der Ruhm der noch fortgehenden Kämpfe mit den Ainos wurden mit den erreichbaren Genealogien der hervorragendsten Geschlechter zu einer einheitlichen Darstellung verwoben. Mit Recht hat man die so zustande gekommenen Werke Kojiki und Nihongi mit dem Pentateuch verglichen, insofern auch dieser die Vorgeschichte des Volkes Israel von der Schöpfung bis zu Moses' Tod nach einheitlichem Plane übermittelt. In der japanischen Tradition ist der religiöspädagogische Geist weniger vorwaltend und durchgreifend. Dafür tritt der ja auch im Pentateuch oft bemerkbare Gesichtspunkt, den Personalzusammenhang der lebenden Generation mit den dahingegangenen Geschlechtern festzuhalten, um so deutlicher hervor. Das ganze Volk erscheint in der japanischen Tradition als eine große Familie der Abkömmlinge der ersten Eroberer oder der vom Kaiser angesiedelten Fremden oder der in Dienst genommenen älteren Ansiedler. Zur Ergänzung hat im Jahre 814 ein kaiserlicher Prinz eine systematische Aufzählung der Familien Japans, das Seishiroku, verfaßt. Aufs leichteste verbanden sich mit dieser Generationenlehre der von China im 7. Jahrhundert übernommene Ahnenkultus und die ausgewählten Fragmente der einheimischen Mythologie zu einer nationalen Tradition, die jeden einzelnen Japaner nur als Glied dieses auf das Inselreich beschränkten Ganzen anerkannte. So hat sich in der Nara-Periode die politische Religion gebildet, die dem Yamato Damashi zugrunde liegt und die bis heutigen Tages herrscht. Japan wird dabei als das Land der Götter aufgefaßt, von dem die alten chinesischen Berichte fabelten. Das japanische Volk in der Reihenfolge seiner Generationen erscheint als eine von demselben unzerstörbaren Geiste erfüllte Einheit, als ein von den Schranken der Zeit und des Ortes unabhängiges Lebewesen, dem die verstorbenen Individuen, die sich als echte Volksgenossen erwiesen haben, immerdar ratend und helfend zur Verfügung stehen. Als ihre Vorsteher erscheinen die Geister der verstorbenen Kaiser, die Gegenstand der Verehrung sein müssen und dafür noch jetzt persönlichen Anteil nehmen an den Geschicken, die das Land betreffen, besonders im Kampfe mit auswärtigen Feinden. In dieser mystischen Anthropologie hat, wie Sie ja auch aus dem Berichte Togos an die Geister seiner abgeschiedenen Kameraden über die Schlacht bei Tsushima entnehmen konnten, der insulare Patriotismus der Japaner seinen geistigen Boden.

Dem Ideenkreis, in dem das nationale Selbstgefühl trotz aller chinesischen Entlehnungen so kräftig betont wurde, entspricht auch zweitens eine von den Japanern bei jeder Gelegenheit hervorgekehrte Unterscheidung zwischen der Geschichte ihres Herrscherhauses und der Stellung aller anderen souveränen Häuser auf dieser Erde. Der jetzige Kaiser von Japan ist der 122. der offiziellen Reihe. In feierlichen Staatsurkunden heißt es „Kaiser von Japan in einer ununterbrochenen Reihe von 10000 Jahren" oder „in gerader Linie seit ewigen Zeiten der ununterbrochenen Nachfolge"; von seiner Politik wird als einer „großen Politik" gesprochen, „die mit den Himmeln und der Erde gleiche Ausdehnung hat". Die im 7. Jahrhundert nach chinesischen Ideen konstruierte unbegrenzte Souveränität des Staatsoberhauptes wurde von den Historikern am Hofe zu Nara rückwärts hineinkonstruiert in die übernommenen Erzählungen der Vergangenheit. Davon, daß die älteren Generationen der Kaiserfamilie offenbar nur Oberhäuptlinge oder sogar nur etwas mächtigere Häuptlinge unter vielen, primi inter pares waren, wollen die Japaner aus ihrem Nationalgefühl heraus nichts wissen. Ebensowenig darf die Herrscherfamilie, die als Ursprung der Nation aufgefaßt wird, einen unterscheidenden Familiennamen haben, wie etwa die historischen europäischen Herrscherhäuser Habsburg, Bourbon, Hohenzollern. Daß die chinesischen Quellen älterer Zeit ganz unbefangen von der japanischen Herrscherfamilie namens Ame sprechen, ist den Japanern eine nationale Kränkung. Ebenso hören sie es ungern, wenn Europäer den an sich durchaus nicht respektwidrigen, sondern nur veralteten Titel Mikado anwenden. Einen Titel, den die Japaner ebensogut für andere Kaiser wie für ihren eigenen regierenden Kaiser anwenden, gibt es nicht, denn der Titel Tenno oder Tenshisama läßt sich nicht generalisieren. „Kaiserliche Majestät" heißt also, wenn auf den Kaiser von Japan bezüglich, Tenno Heika, sonst Kwotei Heika. Da nach der Nara-Periode die dem japanischen Nationalgefühl entsprechenden Titel des Souveräns beim Gesandtschaftsverkehr nach Korea und nach China Schwierigkeiten machten, so unterblieb die Pflege der internationalen Beziehungen zwischen dem Kaiserhause und fremden Souveränen gänzlich vom Jahre 894 bis 1865. Selbst die eigenhändigen, in höflicher Form abgefaßten, durch eine glänzende Gesandtschaft überbrachten Briefe Kublai Chans an den japanischen Kaiser wurden von diesem nicht beantwortet. Nur in seiner oberpriesterlichen Eigenschaft nahm der Kaiser Kameyama an diesem Ereignis teil; er verordnete Bittgebete gegen die Barbaren. Die über die Wolken erhobene Stellung des Souveräns auf Grund seiner göttlichen Abstammung ist in Japan eine dem Yamato Damashi entsprechende Annahme, die aus der alten, in der Nara-Zeit fixierten nationalen Tradition abgeleitet wird. Diese aus der Japan eigentümlichen politischen Religion geborene Auffassung hat dem Admiral Togo am Schluß seines Berichts über die Schlacht bei Tsushima die Worte eingegeben: „Besonders die geringen Verluste und Todesfälle unserer Marine können nur dem Schutze durch die Seelen der abgeschiedenen kaiserlichen Ahnen zugeschrieben werden".

Zu der mystischen Anthropologie, die das japanische Volk zusammenhält, und der Verehrung der kaiserlichen Ahnen und des Herrschers als Hütern des Nationalbestandes kommt aber als dritter Faktor für die Erhaltung des japanischen Nationalcharakters trotz der chinesischen Geistesrichtung noch eine oft übersehene Seite japanischer, aus den Urzeiten erhaltener Selbständigkeit hinzu. Ein Gebiet geistiger Tätigkeit gibt es, das die Japaner in allen Zeiten von der Einwirkung der zweifellos überlegenen chinesischen Vorbilder rein erhalten haben. Das ist die Dichtung kleiner anspruchloser Gedichte von nur 17 oder 31 Silben,

der sogenannten Uta, die noch heute gepflegt wird wie vor 1000 Jahren. An künstlerischem Wert, an Gedankenreichtum steht diese Kunstpflege wohl allem nach, worauf eine Nation in dieser Beziehung Wert legt. Aber es ist eine Übung, die jeder mitmacht, deren hervorragendste Erzeugnisse jeder in seiner Jugend auswendig lernt, die in dem gesellschaftlichen Leben der Japaner eine große Rolle spielt. Gerade weil die Vorherrschaft des Chinesischen infolge der Übernahme des Schriftsystems der Tausende von Begriffsbildern und Lautkomplexen auf dem literarischen Gebiete besonders überwältigend war, ist es für das japanische Nationalgefühl von großer Bedeutung, sich doch wenigstens einige Originalität im Versemachen erhalten zu haben. Wenn irgendwo die Gefühle des Nationalbewußtseins angeregt werden, kommt diese leichte Kunst sehr zu statten; wenn sich ein junger Offizier bereit macht, den Brander vor Port Arthur zu versenken, ebensogut wie wenn ein japanischer Reisender in Neapel von einem Gepäckträger mit dem Zuruf Nippon Bansai begrüßt wird.

Der so im 8. Jahrhundert begründete japanische Volksgeist hat sich seitdem bei allen Gelegenheiten ziemlich gleichmäßig betätigt; in erster Linie als Nationalstolz und als schnell entschlossenes Zusammenstehen aller Volksgenossen den Fremden gegenüber. Dieser Zug ging und geht durch alle Stände und alle Zeiten. Wenn der Yamato Damashi nur mit einigem Schein von Berechtigung angerufen wird, ist der gemeinsame Entschluß bereits gefaßt. Ein Sich-Lostrennen aus höheren moralischen, objektiven Erwägungen von einer scheinbar nationalen Parteinahme wird dem einzelnen Japaner außerordentlich schwer, ja meist unmöglich sein. Das haben schon im 17. Jahrhundert die Engländer und Holländer bemerkt, die Japaner in ihren Diensten hatten. Sowie sie mit einem von ihnen eine Differenz hatten, streikten sofort alle übrigen aus Sympathie. Führten sie gegen einen Kaufmann einen Prozeß, so verdarben sie es mit allen und mußten brach liegen. Das Boykottieren einer europäischen Firma kann jeder Gildegenosse, der eine Beschwerde hat, im Handumdrehen veranlassen, wenn er an den Yamato Damashi appelliert. In einem Theater, wo eine Amerikanerin in hypnotisiertem Zustande solche Kraft bewies, daß, wie angekündigt war, 12 Männer sie nicht an den Pfeiler herandrängen konnten, gegen den sie sich mit gestemmten Armen stützte, kam es zu einer abscheulichen Szene, als ein Zuschauer plötzlich rief: „Sollen wir Japaner schwächer sein als ein amerikanisches Weib?" Sofort sprangen hundert auf die Bühne und brachten durch wüstes Drängen der Künstlerin und vielen Japanern unangenehme Quetschwunden bei. Ein sonst sehr gemäßigter, weitgereister Professor der Philosophie, der es später sogar zum Unterrichtsminister brachte, sprach während des japanisch-chinesischen Krieges von den Chinesen vor den Studenten nur als den „Schweinen". So elementar und jeden Japaner unwiderstehlich mit sich fortreißend kann der Ausbruch des japanischen Volksgeistes sein. Ganz richtig hat ihn ein japanischer Gelehrter in der Plötzlichkeit seines Ausbruchs geschildert, indem er ihn mit dem Erblühen der Bergkirsche im Sonnenglanz verglich; denn das Wunderbare dieser Naturerscheinung ist ja, daß plötzlich wie auf ein magisches Zeichen an den kahlen Zweigen und Ästen die Abertausende von Blüten hervorschießen und ihre Pracht entfalten.

Solange die schweren Kämpfe mit den Ainos währten und dann wieder, als im 13. Jahrhundert die Gefahr der Mongoleneinfälle Japan bedrohte, fand der japanische Volksgeist reichliche Gelegenheit, sich in würdiger und heldenhafter Weise zu dokumentieren. Seit dem Ende des 13. Jahrhunderts fehlte es aber an solchen offenkundigen Zielen zur Sicherung der nationalen Interessen. Die Schneidigkeit und das unerschütterliche Zusammenstehen der Volksgenossen hatte ein Anwendungsfeld nur noch in den Raubzügen, mit denen japanische Seeräuberbanden die Städte an den Küsten Chinas und Koreas überraschten. Welch einen furchtbaren Namen sich diese Banden machten, wissen wir aus dem kaiserlichen Befehl in China, die Küstenstädte landeinwärts zu verlegen und dem noch heute üblichen Schreckwort chinesischer Mütter und Ammen für unartige Kinder: „Die Japaner kommen". Wie die Normannen des 9. und 10. Jahrhunderts die Kultur Irlands zerstört haben, so taten es japanische Seeräuber im 14. Jahrhundert in Korea. Der Yamato Damashi nahm damals im westlichen Japan, von wo aus diese Züge unternommen wurden, seine aggressive Form an, die in diesen Teilen des Landes noch bis heute ihre Spuren hinterlassen hat.

(Fortsetzung folgt.)

Die japanische Handelsflotte.

Von D. Kürchhoff.

(Schluß.)

Das Wegfallen der die Nichtverwendung von Europäern enthaltenden Klausel war eine durch die Verhältnisse erzwungene Notwendigkeit. Die Regierung hatte 1894 in Tokio eine Vorbildungs-Anstalt für die Offiziere der Handelsmarine errichtet in der Hoffnung, hierdurch einen festen Stamm zu erhalten, der gleichzeitig ein Reservoir für die Reserve-Offiziere bilden kann. Aus diesem Grunde erhalten die Schüler dieser Anstalt auch vollständigen militärischen Unterricht und müssen z. B. auch 2 Monate die Artillerie-Schießschule in Yosuka besuchen.

Der bei Gründung der Handelsmarine-Schule gewünschte Erfolg wurde nicht erzielt, denn der Besuch war nur ein sehr schwacher, im Jahr 1898 fanden sich für 400 offene Stellen nur 100 Bewerber. Der Grund für diese Erscheinung liegt darin, daß die jungen Leute, die über die nötigen Kenntnisse verfügen, die Beamtenkarriere einschlagen oder sich dem politischen Leben widmen. Es kommt noch hinzu, daß die Offiziere der Handelsmarine hinsichtlich der Leistungen, selbst im eigenen Lande, noch kein volles Vertrauen genießen, es weigern sich sogar häufig Versicherungs-Gesellschaften, die Versicherung der Schiffe zu übernehmen, die von Japanern geführt werden. Die Japaner sind von Anfang an bestrebt gewesen, sich auch auf diesem Gebiet selbständig zu machen, aus dem vorstehend Gesagten ist ersichtlich, weshalb ihnen dieses bis heute nicht gelungen ist. Tabelle C gibt Aufschluß über die Zahl der Fremden,

Tabelle C.

Rang		Japaner	Fremde
I. Klasse	Kommandanten	351	145
	I. Offiziere	150	32
	II. Offiziere	174	15
II. Klasse	Kommandanten	311	—
	I. Offiziere	477	—
	II. Offiziere	1574	1
III. Klasse	Kommandanten	64	—
	Offiziere	8568	1
	Chef-Ingenieure	259	72
	I. Ingenieure	446	34
	II. Ingenieure	408	—
	III. Ingenieure	1157	—
		13939	300
	1. I. 1896	4478	887

die sich 1899 noch in Diensten der japanischen Handelsmarine befanden, und wir sehen, daß die Europäer, Engländer, Amerikaner, Dänen, Norweger, hauptsächlich innerhalb der obersten Chargen verwandt werden. Die nach Europa, Australien, Amerika fahrenden Schiffe werden fast ausschließlich von Fremden befehligt.

Das Gesetz von 1899 hat inbetreff der Bauprämien nichts geändert, denn das Gesetz von 1896 hat die besten Ergebnisse gehabt.

Infolge der neuen veränderten Gesetze hat sich seit 1899 die japanische Handelsmarine langsamer, aber in zweckentsprechender Weise vermehrt.

Nach den Aufstellungen des Bureau Veritas gestaltete sich die Entwicklung der japanischen Handelsflotte unter Berücksichtigung der Dampfer über 100 Tons und der Segler über 50 Tons wie folgt:

Tabelle D:

	Dampfer-tonnengehalt (in 1000 Tons)	Prozentualer Anteil an der gesamten Welt-handelsflotte	Segler-tonnengehalt (in 1000 Tons)	Prozentualer Anteil an der gesamten Welt-handelsflotte	Gesamt-tonnengehalt (in 1000 Tons)	Prozentualer Anteil an der gesamten Welt-handelsflotte
1891/92	75,5	0,9	25,6	0,3	101,1	0,5
1900/01	296,6	2,2	117,9	1,4	414,5	2,0
1901/02	326,2	2,2	170,4	2,1	496,6	2,2
1902/03	333,4	2,2	172,5	2,1	505,9	2,1
1903/04	336,2	2,1	174,6	2,2	510,8	2,1

Trotz der unleugbaren Vorteile, die das Gesetz vom Jahre 1899 aufweist, vermochte es doch nicht, besonders die großen Gesellschaften aus ihren Schwierigkeiten herauszubringen, und im März 1901 sah sich die Regierung veranlaßt, ein neues Subventions-Gesetz zu erlassen. Besonders sollten die nach Bombay und Australien führenden Linien gefördert und die einheimische Küstenschiffahrt, besonders auch der Verkehr nach den koreanischen und russischen Häfen mehr ausgestaltet werden.

Im Jahre 1902 wurden der Handelsmarine folgende Subventionen vom Staate gezahlt:

Postsubvention	12 991 517	Mk.
Schiffahrtsprämien	1 476728	„
Schiffbauprämien	582225	„

Es ergibt sich aus dem Gesagten, daß die Entwicklung der Handelsmarine zum großen Teil ein Werk der Regierung ist, aber die Ausbreitung der japanischen Flagge zeigt, daß die Bemühungen nicht ohne Erfolg geblieben sind. Wie sich die Verhältnisse an den Küsten Ostasiens gestaltet haben, ist bereits früher in dieser Zeitschrift besprochen worden*), es sei deshalb nur auf die Entwicklung des Verkehrs mit Europa hingewiesen, die sich aus dem Verkehr japanischer Schiffe durch den Suez-Kanal und den Verkehr im Hafen von Antwerpen, dem Endpunkt der regelmäßigen Linie nach Europa, ergibt. Tabellen E und F.

Tabelle E.

Verkehr japanischer Schiffe im Suez-Kanal			Verkehr japanischer Schiffe im Suez-Kanal		
	Schiff	Tonnen		Schiff	Tonnen
1880	1	986	1893	1	1 280
1881	0	—	1894	6	12 104
1882	0	—	1895	2	2 354
1883	—	—	1896	10	30 553
1884	—	—	1897	—	—
1885	2	2 826	1898	46	183 324
1886	4	4 742	1899	65	224 636
1887	—	—	1900	63	245 679
1888	—	—	1901	57	237 338
1889	3	—	1902	61	223 401
1890	4	3 784	1903	52	199 336
1891	6	—	1904	—	—
1892	3	—			

Tabelle F.

Verkehr japanischer Schiffe in Antwerpen		
	Dampfer	
1895	1	—
1896	—	—
1897	—	—
1898	35	143 038
1899	40	163 438
1901	—	—
1902	51	209 596
1903	—	—
1904	—	—

Dieser Verkehr liegt in Händen der Nippon Yusen Kaisha, deren Entstehung schon angegeben worden ist. Ursprünglich mit einem Kapital von 8 800000 Yen gegründet, erhöhte sie dieses nach dem Gesetz von 1896 auf 20 Mill. Yen und steht heute unter allen Schiffahrtsgesellschaften hinsichtlich des Kapitals an 5., hinsichtlich des Tonnengehalts mit 225000 Tons im Jahr 1904 an 7. Stelle. Die Entwicklung dieser Gesellschaft ist insofern bemerkenswert, als die Zahl ihrer Schiffe heute nicht erheblich größer ist, als bei ihrer Gründung, daß aber der Tonnengehalt von 68996 Tons im Jahr 1885 auf 225000 Tons im Jahr 1904 gestiegen ist. Das Bestreben geht also dahin, große Schiffe zu bauen.

In ganz erheblichem Abstand sowohl was Ausdehnung des Verkehrs, Größe der Schiffe, Gesamttonnengehalt usw. betrifft, folgt die nächstbedeutende japanische Schiffahrtsgesellschaft, die Osaka Shosen Kaisha, die 1884 aus einer Vereinigung kleiner Küstenschiffer mit einem Kapital von 5 500000 Yen gegründet wurde. Ebenfalls infolge des Gesetzes vom Jahr 1896 wurde das Kapital auf 10 Mill. Yen erhöht, jedoch mußte infolge des schlechten Geschäftsganges sehr bald wieder eine Herabsetzung auf die ursprüngliche Höhe des Kapitals stattfinden. Diese Gesellschaft, die über 81 Schiffe mit 62 161 Tonnen verfügt, betreibt vor allem Küstenschiffahrt und befährt Linien nach Niutschwang, Taku, Hongkong, den koreanischen und russischen Häfen, vor allen Dingen betreibt sie auch die bis Ichang reichende Fahrt auf dem Yangtse.

Die Toyo Kisen Kaisha, die mit einem Kapital von 5 Mill. Yen gegründet wurde. Diese Gesellschaft verfügt über die schnellsten und modernsten Schiffe, die unter japanischer Flagge fahren.

Es sind noch weiter zu nennen die Daito Kisen

*) 1905, Heft 11 und 12. Deutsche und japanische Handels-Interessen in Ostasien.

Kaisha, die drei subventionierte Schleppdampferlinien in den japanischen Gewässern, und der Reeder Daiya, der Linien nach Wladiwostok und Korsakof auf Sachalin betreibt.

Alle diese Reedereien erhalten beträchtliche Subventionen, und ohne solche würde sich der Verkehr gar nicht aufrecht erhalten lassen, z. B. soll die Nippon Yusen auf jeder Fahrt nach Bombay 20000 Yen verlieren, und die Bedeutung der Subvention bei der Osaka Shosen Kaisha zeigt folgende Aufstellung:

Einnahmen	951076 Yen
Subvention	336165 „
	1287241 „
Ausgaben	897708 „

Die Regierung unterstützt aber nicht allein die fahrenden Schiffe, sondern auch den Schiffsbau.

Bereits 1865 wurde die erste Schiffsbauwerft in Kobe eingerichtet und bald darauf erfolgte nach dem Vorbild von Toulon die Erbauung der, heute kaiserlichen, Werften in Yokosuga, die zunächst nur kleine Schiffe bauten. Aber die Regierung versäumte keine Gelegenheit, die Leistungsfähigkeit der Werften zu heben, so vertraute sie nach Möglichkeit alle Reparaturen und auch die Zusammensetzung der aus dem Ausland in Teilen bezogenen Torpedoboote den einheimischen Werften an, auch das Gesetz vom Jahre 1896 blieb nicht ohne günstigen Einfluß, und 1898 konnte von dem bedeutendsten Schiffsbau-Etablissement Mitsui Bischi in Nagasaki für die Nippon Yusen Kaisha die „Itoschi Maru" mit 6000 Tons abgeliefert werden. Die zweite Stelle unter den Werften nehmen die Kawasaki-Anlagen in Osaka ein, die schon seit längerer Zeit Schiffe von 2200 Tons und 12 Knoten Geschwindigkeit für die Schosen Kaisha baut. Genaueres über die Entwickelung des japanischen Schiffbaues ist aus der Tabelle G ersichtlich.

Tabelle G.

	Zahl der Werften	Zahl der auf ihnen gebauten			
		Dampfer*)		Segelschiffe*)	
		Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
1894	53	52	3166	8	800
1895	57	77	4883	3	282
1896	63	51	3637	12	1402
1897	81	78	6944	36	2594
1898	106	70	13673	71	5848
1899	136	47	15223	40	3531

Zu Zwecken der Ausbildung zu Schiffsoffizieren und Schiffsmaschinen-Ingenieuren ist neben zwei niedrigen Navigationsschulen in Osaka und Hakodate die Schule für Offiziere der Handelsmarine in Tokio mit fünfjährigem Kursus für die Navigations-Abteilung und dreijährigem für die Maschinisten-Abteilung, die unter unmittelbarer Aufsicht des Verkehrsministers steht, vorhanden.

*) über 100 Tonnen.

Handel und Verkehr im nordöstlichen Sibirien

(im Ochotskischen Bezirk, auf der Tschuktschenhalbinsel und auf Kamtschatka).

Von Dr. Walther Kundt, München.

Seit der ferne Osten Asiens mit Europa durch einen ununterbrochenen Schienenstrang verbunden ist, hat der Name „Sibirien" seine Schrecken verloren. Man weiß, daß die Gegenden, welche die Bahn durchfährt, wenn sie auch ein extrem kontinentales, im Winter sehr kaltes Klima haben, doch reich an Wald und Bodenschätzen aller Art sind, daß sie sich für Getreidebau recht gut eignen, und der russischen Regierung ist es im Interesse ihres Kredits ja auch nicht unlieb, wenn Sibirien in wirtschaftlicher Hinsicht in Westeuropa einen recht vorteilhaften Ruf genießt. Wer einmal die von keinem Pullmancar erreichte luxuriöse und behagliche Ausstattung des sibirischen Expreß bewundert hat, der kommt leicht in Versuchung, die grausigen Bilder von kettenklirrenden, halbverhungerten, in dünner Kleidung dem Wüten des Schneesturms preisgegebenen Gefangenen, von äußerster Not und Verzweiflung, wie sie uns der Amerikaner George Kennan in seinem berühmten Werke über Sibirien entrollt hat, für sensationell aufgebauschte, unwahre Schauermären zu halten. Das Bild, das sich dem den Landweg wählenden Chinareisenden von dem Lande Sibirien bietet, ist ein so viel freundlicheres, und er wird zwischen ihm und den Schilderungen Kennans nicht mehr Ähnlichkeit finden, als etwa zwischen dem modernen Amerika und dem Amerika der Gerstäckerschen Romane. Und doch ist es nicht zu viel gesagt, wenn man behauptet: Was die sibirische Bahn dem Durchreisenden zeigt, sind Potemkinsche Dörfer. Es wäre durchaus unangebracht, dieser einen Bahn wegen das ganze Sibirien als ein Land zu betrachten, das in seiner Gesamtheit dem Weltverkehr erschlossen ist, und anzunehmen, daß auch nur der größere Teil Sibiriens jemals sich in ein ergiebiges Ackerland verwandeln werde.

Etwa die Hälfte von Sibirien liegt nördlich des 60sten, des Breitengrades von St. Petersburg. Schon das europäische Rußland in diesen Breiten ist kaum mehr kulturfähig. Im Süden endlose Birkenwälder, im Norden nichts als die öde Tundra. Das asiatische Rußland in diesen Breiten ist nebst dem nördlichsten Kanada das unwirtlichste, traurigste Land der Erde. Ganz besonders gilt dies von dem nordöstlichsten Teile von Russisch-Asien, dem Ochotskischen, Gischiginskischen und Anadyrbezirk. Nicht als ob hier die schlimmsten Kältegrade vorkämen. Der Kältepol der nördlichen Hemisphäre, die Gegend, welche die niedrigsten, überhaupt jemals auf der Erde vorkommenden Temperaturen aufweist, liegt weiter westlich, am rechten Ufer der unteren Lena. Durch das Kolymskische Gebirge, welches den nordöstlichen Teil Sibiriens vom großen zentralen Flachlande trennt, wird ein erheblicher klimatischer Unterschied bewirkt. Der östlichste Teil des Landes hat entschieden ozeanisches Klima. Das bedeutet zwar, daß die absoluten Temperaturminima nicht ganz so tief sind, und nach der mittleren Winter- (nicht der Jahres-)Temperatur könnte man sagen, das Klima sei relativ mild. Temperaturen von — 60° C, wie z. B. in Werchojansk, kommen hier nicht vor. Während aber glücklicherweise im Innern Sibiriens zuzeiten der größten Kälte die Luft ganz unbewegt und der Himmel klar ist, ist der Nordosten das gefürchtete Land der Schneestürme. Infolge der Meeresnähe ist die

Luftbewegung eine viel stärkere, und wenn bei 30° Kälte Orkane über das Land hinbrausen, dann ersticken sie alles Lebendige unter den weißen Massen, die sie vor sich herschicken. Mehr als in irgend einem andern Teile Sibiriens ist das Leben ein Verzweiflungskampf mit der Natur. Da Ackerbau nur in einem ganz verschwindend kleinen Teile dieses Gebietes, in einigen besonders geschützt gelegenen Tälern auf der Halbinsel Kamtschatka getrieben werden kann, so ist die Einwohnerschaft, die aus mongolischen und arktischen Stämmen sowie aus den Nachkommen deportierter Russen besteht, auf solche Erwerbszweige angewiesen, die ein seßhaftes Leben ausschließen. Im Gegensatz zum innern und südlichen Sibirien spielt hier selbst die Viehzucht eine untergeordnete Rolle. Zwar wird etwas Rindviehzucht getrieben. Die Tiere bleiben aber klein und mager, obwohl im Sommer Futter genug für sie auf den großen Weiden da ist. Es ist die Winterkälte, die ihnen so zusetzt, denn nur bei wenigen Stämmen haben die Tiere Ställe, sie bleiben auch im Winter draußen im Freien. Bei den herumziehenden Stämmen werden die Rinder fast nur des Fleisches wegen gezogen. Der Milchertrag ist ganz gering. Den Russen, die von der Regierung im Ochotskischen Lande angesiedelt wurden, verdankt das Land (wie Sibirien überhaupt) die Einführung der Pferde. Diese Tiere sind klein und unansehnlich und können nur während einer kurzen Zeit eine Verwendung für Reisezwecke finden. Im Sommer erfreuen sie sich zwar eines vorzüglichen Grasfutters, und so lange der Schnee noch lose ist, suchen sie sich ihr Futter unter dem Schnee hervor. Im Winter müssen die Tiere viel Hunger leiden, denn die Vorräte von Heu sind sehr gering. Oft müssen sie mit der Rinde von Erlen und Weiden vorlieb nehmen. Jenseits der Baumgrenze, die etwa mit Kamtschatkas Nordgrenze zusammenfällt, fehlt im Winter jede Existenzmöglichkeit für die Pferde. Im Frühling sind die Pferde so abgemagert und schwach, daß sie zum Reiten nicht zu gebrauchen sind. Verschwindend ist deshalb auch die Zahl der in dem ganzen Gebiet vorhandenen Pferde und Rinder, verglichen mit der der Renntiere. Es kommt dies daher, weil das Renntier zu den allerverschiedensten Zwecken verwendet werden kann. Es dient als Reit- und Packtier, es wird vor den Schlitten gespannt, es liefert Fleisch und Milch und es liefert endlich Felle für die Kleidung der Eingeborenen und der in diesen unwirtlichen Gegenden vielfach ganz auf deren Lebenshaltung und Kulturniveau herabgesunkenen Russen. Die landläufige Ansicht ist die, das Renntier sei dasjenige Haustier, das den Menschen in die allernördlichsten überhaupt noch bewohnbaren Gegenden begleite und an Abhärtung gegen Kälte und Genügsamkeit an Futter und Pflege von keinem andern Haustiere übertroffen werde. Diese Ansicht ist nicht richtig. Das Renntier verträgt allerdings bedeutende höhere Kältegrade als das Pferd, es findet sein Futter auch auf der eigentlichen Tundra, die kein Gras, sondern nur noch Moos und Flechten hervorbringt, es braucht keine Winterställe und ist, wenn Futter genug da ist, im Frühling ebenso leistungsfähig wie im Sommer. Aber trotzdem erfordern die Renntiere Pflege und Wartung. Sie verlaufen sich beim Moossuchen leicht in der Tundra und müssen ständig beaufsichtigt werden, ihre Witterung ist sehr schwach und im Schneesturm verlieren sie jedes Orientierungsvermögen. Auch sind sie von den zahlreichen Wölfen sehr bedroht.

Die Stämme, die sich mit Renntierzucht befassen, weisen immer noch einen gewissen Kulturgrad auf. Bei ihnen findet sich ein wenn auch noch so schwach entwickelter ästhetischer Sinn, bei festlichen Gelegenheiten schmücken sie das Renntier mit kunstvoll gearbeitetem Riemenzeug; sie veranstalten sogar Wettfahrten zum Vergnügen. Es gibt in ihrem Leben doch noch Momente, die nicht dem brutalen Kampf ums Dasein gewidmet sind. Im äußersten Norden hört auch das auf. In den allerunwirtlichsten Gegenden Sibiriens ist auch der Renntierzucht ein Ziel gesetzt. Der Norden der Tschuktschen-Halbinsel bietet selbst diesem anspruchslosen Tiere nicht mehr Nahrung und Lebensmöglichkeit. Und auch hier leben Menschen, und daß sie hier leben können, das verdanken sie einem Tier, dem treuesten von allen, dem Hund. Ohne den Hund wäre Sibirien vom 70. Breitengrad nördlich unbewohnbar. Die völlige Baumlosigkeit und der den größten Teil des Jahres hindurch hart gefrorene Schnee verbieten den Gebrauch von pflanzenfressenden Tieren zu Transport- oder sonstigen Zwecken.

Das Futter für Hunde, Fische und Robbenfleisch, läßt sich auf dem Schlitten selbst für eine wochenlange Fahrt durch gänzlich unbewohnte Gegenden, ohne daß es allzuviel Platz wegnimmt, mitnehmen. Vegetabilisches Futter (Moos für die Renntiere) mitzunehmen, wäre unmöglich. Der große Vorzug, den der Hund vor dem Renntier hat, ist seine gute Witterung, die ihn befähigt, die Richtung einzuhalten. Unter den Hunden besteht eine Art Arbeitsteilung; die großen wolfsähnlichen Ziehhunde besitzen keine außergewöhnliche Witterung. Eine solche haben besonders die unsern Jagdhunden ähnlichen Leithunde. Diese Leithunde sind ziemlich teuer. Sie kosten pro Stück bis zu 50 Rubel, ein einfacher Ziehhund dagegen nur 3—5 Rubel. Der gute Gesundheitszustand der Hunde ist für das nordöstliche Sibirien eine Lebensfrage. In manchen Jahren kommt es vor, daß die zur Fütterung der Hunde dienenden Fische ausbleiben und infolge Futtermangels oder ungeeigneten Futters die Hunde eingehen. Die Regierung sorgt dann stets für den Ankauf von geeignetem neuen Zuchtmaterial. Die Erhaltung des Hundebestandes ist das einzige, warum sich die Regierung wirklich bekümmert, während in den meisten Dingen es hier mehr als in irgend einem andern Teile des riesigen Reiches heißt: Der Himmel ist hoch und Petersburg ist weit.

Daß es nicht gerade volkswirtschaftliche Rücksichten sind, der die Sorge der Bezirksregierung in Ochotsk entspringt, liegt nahe. Die Regierung hat ihr sehr reales Interesse an den Hunden. Denn das tadellose Funktionieren der Hundepost, die den Beamten überhaupt nur das Bereisen des Bezirks, wo oft eine menschliche Wohnstätte mehr als 400 km von der andern entfernt ist, möglich macht, ist die Vorbedingung für die Möglichkeit einer Steuereinziehung. Wege in unserm Sinne gibt es im Ochotskischen Bezirk nicht; das einzige, was die Regierung für die Kommunikation getan hat, ist die Aufstellung von Orientierungspfählen in der Tundra und Errichtung von Unterkunftshütten für die reisenden Beamten.

Die Einwohner haben diese Hütten in Ordnung zu halten, sie müssen unentgeltlich Hunde und Schlitten für die Beamten, die Ärzte, Geistlichen und die Polizeikosaken stellen.

Auch muß die eingeborene Bevölkerung unentgeltlich den Proviant für die Post liefern. Pferde werden nur während der Sommermonate und nur für etwaige Extraposten benützt.

Die Kähne auf den Flüssen kommen ebenfalls nur in der eis-

freien Zeit in Betracht. Die reguläre Post wird durch Hundeschlitten befördert. Westlich von Ochotsk in der Richtung nach Jakutsk findet alle Monate Postverbindung statt, zwischen den drei bedeutendsten Orten des Nordostens, Ochotsk, Gischiginsk und Petropawlowsk dagegen nur einmal im Jahr. Die Post verläßt Ochotsk zu Ende November und kommt in Petropawlowsk im März an. Die Häfen des Ochotskischen Meeres besitzen außerdem eine einmalige jährliche Postverbindung zu Schiff mit Europa.

Kamtschatka wird gesetzgemäß zweimal im Jahre von den Dampfern der freiwilligen Flotte angelaufen, mitunter kommen andere Kriegsschiffe oder Handelsschiffe aus Wladiwostok oder Amerika hin. Der Weg von Ochotsk nach Petropawlowsk durch die vereisten Schluchten der kamtschadalischen Gebirge ist sehr schwierig und gefährlich. Die Vorsicht und Klugheit der Hunde auf dieser Route wird allgemein gerühmt. Ihre Intelligenz steht hoch über der der Renntiere. Sind die Leistungen der Hunde als kaiserlich russische Post- und Steuerbeamte über jeden Zweifel erhaben, so erweisen sie sich in ihrem „Privatleben" sozusagen als recht bösartige Geschöpfe und unterscheiden sich in ihrer Blutgier kaum von ihren wilden Vettern, den Wölfen. Was sie von Tieren zu Gesicht bekommen, zerreißen sie. Die Renntierhirten und -herden vermeiden es, sich den Unterkunftshütten und Dörfern an den Poststraßen zu nähern, damit ihre Tiere nicht von den Hunden angefallen werden. Bis zu einem gewissen Grade grenzen sich also die Gebiete des mit Hunden und des mit Renntieren betriebenen Verkehrs gegeneinander ab. Obwohl die renntierhaltenden Stämme, wie z. B. die Korjäken, die hundehaltenden geringschätzen, und zwar nicht ohne eine gewisse Berechtigung, gehen sie doch zum Teil nach und nach selbst zur Hundezucht über. Denn die Regierung unterstützt die Renntierzucht in keiner Weise, während sie den Hunden, wie erwähnt, liebevollste Aufmerksamkeit zuwendet. Der Grund dafür ist sehr einfach. Das Renntier nützt nur dem Eingeborenen, aber nicht dem Steuerbeamten, nicht dem Bezirksgouverneur und nicht der Regierung in Petersburg. Bei den Renntierstämmen kann die Steuerschraube nicht angesetzt werden. Obwohl die Stämme relativ wohlhabend sind, kann man nichts aus ihnen herauspressen. Felle, Fleisch, Milch, die das Renntier liefert, haben keinen Exportwert wegen der Abgelegenheit des Gebietes und seiner unzureichenden Verbindung mit dem Weltmarkt. Hält ein Stamm sich dagegen Hunde und ist in seiner wirtschaftlichen Tätigkeit auf die Hilfe der Hunde angewiesen, dann kann die Finanzverwaltung soviel aus ihm herauspressen, daß er gerade nur noch seine Existenz fristen kann. Die einzige Erwerbsmöglichkeit der nur Hunde haltenden Stämme ist, abgesehen von den kurzen Sommermonaten, die das Fischen in den Bächen und Flüssen erlauben, die Jagd. Auf einem sehr kleinen und noch dazu selten vorkommenden Tier beruht die gesamte Steuerkraft Nordostsibiriens. Es ist der Zobel. Geld gibt es ja, abgesehen von den Städten Ochotsk, Gischiginsk und Petropawlowsk, in dem ganzen Bezirk nicht. Aller Handel ist Tauschhandel. Die Steuern zieht die Regierung von den Stämmen in Zobelfellen ein; in Gegenden, wo es keine Zobel gibt, in Eichhörnchenfellen.

Die Zobeljagd ist ungemein schwierig und anstrengend, wohl das mühseligste Gewerbe, das es überhaupt auf der Erde gibt. Hunderte von Kilometern begibt sich der Jäger auf seinem Hundeschlitten in die Einöde, läßt diesen dann mit einem Begleiter, der für die Hunde sorgt, in einem Unterkunftszelt zurück, und nun geht er zu Fuß, mit dem Proviant, Teekessel und dem Gewehr beladen tagelang umher, schläft unter freiem Himmel an irgend einer von Schneestürmen geschützten Stelle. Die Beute eines ganzen Winters besteht manchmal nur aus zwei oder drei Zobeln. Der Händler gibt ihm für den Zobel eine Flasche Schnaps und etwas Mehl, manchmal auch gar nichts, wenn der Jäger noch von früher her Schnapsschulden bei ihm hat. Die Händler sind im Innern Russen, im äußersten, dem amerikanischen Kontinent benachbarten Osten Amerikaner. Allzugroß ist trotz des vorteilhaften Tausches ihr Profit nicht, denn die Steuerbehörde legt sofort Beschlag auf den größten Teil dieses kostbarsten aller Landesprodukte. Der unvermeidlichen Abnahme des Zobels zu steuern ist nächst der damit im Zusammenhang stehenden Förderung der Hundezucht das einzige, ernste Bestreben der Regierung.

Fiskalisches und volkswirtschaftliches Interesse werden hier nicht geschieden.

Die letzte wichtige wirtschaftliche Tätigkeit in diesen Gebieten ist der Fischfang. Sein Betrieb unterscheidet sich nicht allzusehr von dem in andern arktischen Ländern üblichen. Erwähnt mag werden, daß im Ochotskischen und Behringsmeer bei der Walfischjagd, soweit sie von Russen und sibirischen Eingeborenen, nicht von Amerikanern, betrieben wird, noch heute die in den polaren Gewässern Europas und Amerikas längst außer Gebrauch gekommene Harpune, die mit der Hand geschleudert wird, benutzt wird.

Es ist ein trübes Bild, das sich vor uns entrollt hat. Traurig und unwirtlich ist das Land und traurig ist das Leben unter solchen Zonen. Aber auch das benachbarte Alaska ist ein Land, das an Strenge des Klimas dem sibirischen nichts nachgibt. Warum erweckt der Name Klondyke nicht solche tiefe Melancholie? Hat nicht im Gegenteil jeder, als vor einigen Jahren die Nachrichten von den Goldfunden und der über Nacht erstandenen Stadt Dawson City nach Europa kamen, seine Freude gehabt an den verwegenen, abenteuernden Burschen, die sich, nachdem sie in hoffnungsfreudiger Stimmung den Tag über in grimmigster Kälte in dem harten Boden nach Gold gegraben, am Abend in dem mit Tannenzweigen geschmückten „Tanzsaal" des rasch gezimmerten „Gesellschaftshauses" um die Gunst der spärlich vertretenen Ladies bemühten, die als smarte Amerikanerinnen in der Ausnutzung der günstigen Konjunktur für jeden Tanz einen Dollar forderten!

Welch anderes Bild in dem klimatisch fast gleichartigen Nordosten Sibiriens! Kein mit fröhlichem Mute unternommener, zielbewußter Kampf gegen die feindliche Natur erfüllt den Beschauer mit Stolz auf die Macht des menschlichen Willens, der sich die Umwelt untertan macht; im Gegenteil, mit erdrückender Schwere legt sich ihm, wie überall in Rußland und ganz besonders in dessen arktischen Gegenden, der lähmende Gedanke auf die Seele, daß der Mensch nicht frei der Außenwelt gegenübersteht, sondern nur der Sklave des Milieus ist. Traurig ist so vieles in Rußland, aber das traurigste und zugleich russischste ist der Mangel an Glauben, an die Macht des menschlichen Willens, dem Glauben, der Amerika groß gemacht hat und der durch seine Innigkeit den feiner organisierten Europäer mit manchen weniger sympathischen Zügen des amerikanischen Lebens versöhnt.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse von Britisch-Borneo.

Von Bruno Simmersbach.

Von dieser englischen Kolonie, über welche im allgemeinen nur verhältnismäßig wenige Angaben in die breitere Öffentlichkeit dringen, liegt eine Denkschrift des ersten Beamten des dortigen Zollwesens vor, welche die wirtschaftliche Entwicklung Borneos im Jahre 1905 zum Gegenstande ihrer Darstellung hat. Das Gesamtergebnis kann nicht als ein besonders erfreuliches bezeichnet werden, denn der Gesamtaußenhandel der Kolonie hat sich im genannten Jahre nur um 4% gegenüber dem Jahre 1904 gehoben. Ebenso geht aus dieser Denkschrift hervor, daß auch andererseits der Handelsverkehr Londons mit der Kolonie Borneo nur ein sehr geringer ist. London exportiert dorthin nur Wein, Spirituosen sowie landwirtschaftliche Maschinen und Geräte aller Art und es bezieht von dort Cachou (Lakritzen), Tabakdeckblätter, welche nach Amsterdam weiter gesandt werden, sowie geschnittene Hölzer. Im übrigen existiert keinerlei direkte Verbindung zwischen Borneo und dem Mutterlande und die Höhe der Frachtraten unterbindet jegliche Ausdehnung der Handelstätigkeit mit demselben.

Was den Binnenhandel anbetrifft, so befindet sich derselbe nach den Auslassungen der genannten Denkschrift nahezu völlig in den Händen chinesischer oder eingeborener Kaufleute, und die Geschäfte erstrecken sich vorwiegend auf Reis, Gewebe, Mehl und Glaswaren, welche aus den großen Magazinen in Hongkong oder Singapore stammen. Als Gegenwert für diese Kulturprodukte liefern die inländischen Kaufleute folgende Roherzeugnisse: vor allem Holz zu Bau- und Nutzzwecken, ferner gesalzene Fische, eßbare Schwalbennester, Gummi, Dammargummi sowie etwas Kopra. Der Anteil der chinesischen Kaufleute am Holzgeschäft ist indessen nur ein geringer, vielmehr liegt dieser Zweig des Exporthandels fast durchweg in den Händen der europäischen Kaufleute, die beinahe den ganzen Holzhandel mit China und der Kolonie beherrschen.

Das Zollwesen in Borneo ist derart normiert, daß die Zölle in erster Linie als Finanzzölle die Einnahmequellen der Kolonie bilden und ein Schutz der heimischen Industrien erst in zweiter Linie beabsichtigt ist. Die Zölle gelangen fast durchweg als Wertzölle in Höhe von 5 bis 10% des Wertes der zur Einfuhr oder Ausfuhr bestimmten Waren zur Erhebung.

Die landwirtschaftlichen Unternehmungen beschäftigen sich in der Hauptsache mit dem Anbau von Tabak und von Kautschuk. Die Tabakplantagen befinden sich im Besitze dreier Gesellschaften, die jedoch nicht das Bestreben haben, ihre Anlagen zu erweitern, sondern sie im Gegenteil eher beschränken. Die Kautschukanpflanzungen sind noch neueren Datums und erst im Stadium der Entwicklung begriffen. Bis zum Eintritt ihrer vollen Ertragsfähigkeit zahlt die betreffende Firma ihren Aktionären eine Dividende von 4%. Die Kultur der Kokospalme wird auch seit kurzem mit einigem Erfolg betrieben.

In bergbaulicher Beziehung zur Hebung der mineralischen Bodenschätze des Landes geschieht noch sehr wenig. So wird an der Bai von Murudu ein Manganerzlager ausgebeutet, dessen Betrieb neuerdings in ausgedehnterem Maße erfolgen soll. Bei Tawas wird Steinkohle gefördert, die sogar schon zum Export gelangt.

Das in der Kolonie Borneo umlaufende Geld basiert auf der in Singapore üblichen Rupienwährung und ist deshalb in seinem Kursstande ziemlich stabil. Die maritimen Beziehungen der Kolonie kommen nämlich fast nur mit dieser großen Handelsempore sowie noch mit Hongkong zum Ausdruck, daher ist eine derartig enge Verbindung bzw. Anlehnung an das Zahlungsmittel von Singapore geradezu ein Gebot der Notwendigkeit. Die Verbindung Singapore—Borneo vermitteln die Schiffe des Norddeutschen Lloyd, welche in Anbetracht der recht hohen Frachtsätze dem Verkehrsbedürfnis in weitem Maße genügen. Den Dienst zwischen Borneo und Hongkong versieht zur Hälfte ebenfalls der Norddeutsche Lloyd und zur anderen Hälfte die Indisch-Chinesische Dampfschiffahrtsgesellschaft (The Indo-China Steam Navigation Company).

Der Gesamtwert der Ein- und Ausfuhr stellte sich im Jahre 1905 auf 7374162 Dollars gegen 7168945 Dollars im Jahre 1904, und zwar bewertet sich der Denkschrift zufolge die Einfuhr im Jahre 1905 auf 2836676 Dollars und die Ausfuhr auf 4537486 Dollars.

Eine Steigerung haben erfahren: Opium, Reis, Getreide, Salz und metallurgische Produkte, eine Abnahme dahingegen: Petroleum, Baumaterial, Lebensmittel, Baumwolle und Baumwollenzeuge, Früchte und Leguminosen, Häute und Felle sowie Vieh. Allerdings muß hervorgehoben werden, daß diese Steigerung bzw. Abnahme in den verschiedenen Ein- oder Ausfuhrprodukten teilweise in dem höheren odere tieferen Preisstande des Jahres begründet ist.

Unter den verschiedenen Einfuhrhäfen der englischen Kolonie Borneo nimmt im Jahre 1905 Sandakan mit 1238000 Dollars Einfuhr den ersten Platz ein; dann folgt Daroel Bay mit 518000 Dollars, Kudat mit ebenfalls 518000 Dollars, die Provinz Keppel mit 385000 Dollars und die Provinz Dent mit 175000 Dollars.

Unter den zum Export gelangenden Waren zeigen eine Zunahme: Bienenwachs, Kopra, Dammargummi, Fische, Früchte, Kokosnüsse, Opium, Reis, Schalen, Tabak. In der Ausfuhr zurückgegangen sind Schwalbennester, Kampfer, Cachou, Kautschuk, Holz, Trepang und Guttapercha.

Im allgemeinen hat demnach das Jahr 1905 in der wirtschaftlichen Entwickelung der Kolonie zu wünschen übrig gelassen, und zwar wird, wie der Economiste français hierzu ausführt, nach der Ansicht Sachverständiger die Ursache zum Teil in der Erhöhung der Zollsätze erblickt, doch muß dem entgegen gehalten werden, daß der hauptsächlichste Bedarfsartikel der Kolonie, nämlich der Reis, auch heute noch vollständig abgabenfrei ist.

Man dürfte vielleicht die Ursachen des geringen wirtschaftlichen Aufschwunges eher in der wenig belebten finanziellen Situation und dem Mangel an neuem Kapital finden. So, wie die Verhältnisse heute für die Kolonie liegen, darf man auch für die nächste Zukunft keine wesentliche Besserung ihrer wirtschaftlichen Situation erhoffen, das Interesse des Mutterlandes an einem lebhaften Aufschwung dieser Kolonie ist ein zu geringes, die Entfernung zu groß, die Verbindungen zu gering und der Kapitalzufluß fast gleich Null. Stagnation ist somit die notwendige Folge solcher Ursachen.

Asien im Monat Januar.

Gegen Ende des Vorjahres hat sich Präsident Roosevelt an die Spitze derjenigen Komitees gestellt, welche in den Vereinigten Staaten Sammlungen zur Bekämpfung der Hungersnot in China veranstalten. Es bedeutet dieses Vorgehen natürlich nichts anderes als eine politische Demonstration. Mit dem Ansehen der Vereinigten Staaten in China ist es immer noch übel bestellt; der Chinese vergißt augenscheinlich nicht leicht, und noch heute wird der Boykott gegen amerikanische Waren in weiten Bezirken des Himmlischen Reiches aufrecht erhalten. Einzelne Taktlosigkeiten, deren sich amerikanische Konsularbeamte in China bei Gelegenheit schuldig gemacht haben, sind hinzugekommen, um die Beliebtheit der Amerikaner aufs neue in Frage zu stellen. Daß der Präsident der Vereinigten Staaten den Boykott der Chinesen mit einer Sammlung für die notleidenden Hungerdistrikte beantwortet, zeigt mehr als alles andere, wie wichtig den Amerikanern der ostasiatische Markt ist. Es muß als ganz ausgeschlossen erscheinen, daß die amerikanischen Sammlungen wesentlich zur Linderung der in einem großen Gebiete Mittelchinas ausgebrochenen Notlage beitragen können. Es hungern nach ziemlich verbürgten Nachrichten zurzeit in China Distrikte, deren Bevölkerung diejenige der größeren europäischen Staaten an Zahl übersteigt. Was außerhalb Chinas gesammelt wird, kann man nur als einen Tropfen auf den heißen Stein bezeichnen. Die Mißwirtschaft, die den chinesischen Hungersnöten zugrunde liegt, ist Jahrhunderte alt, und es müßten erst Übelstände beseitigt werden, die sich durch Jahrhunderte eingebürgert haben, ehe an eine wirksame Bekämpfung derartiger Katastrophen gedacht werden kann. Es läge für die chinesische Regierung nahe, Notstandsarbeiten auf ihre Kosten vornehmen zu lassen, die Hunderttausende von Familienvätern beschäftigen könnten. Solche Notstandsarbeiten würden zum Teil wiederum dazu dienen, die letzten Ursachen der Kalamität abzubauen. In den Notstandsgebieten an den großen Strömen kämpft man mit den fürchterlichsten Überschwemmungen. Dabei sind die Dämme zerfallen und die Deiche allenthalben zugrunde gegangen. Wollte man die Hungernden damit beschäftigen, die Flußregulierung zustande zu bringen, so würde man gewissermaßen zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen; aber augenscheinlich ist in den chinesischen Staatskassen nicht das nötige Bargeld vorhanden. Auch zeigen sich die chinesischen Beamten und Behörden vollständig unfähig zu einer wirksamen Bekämpfung der Notlage: es fehlt überall und vor allen Dingen an Verkehrsmitteln; viele Distrikte hungern, weil die Hilfe einfach nicht bis zu ihnen vordringen kann. So befindet sich zum Beispiel in der Gegend von Antung mindestens eine halbe Million Menschen in direkter Todesnot, ohne daß die chinesische Regierung es versteht, daselbst beizuspringen. Sie unternahm es, sogenannte Hungerlager anzulegen; aber der Mangel an Vorsicht, mit welcher vorgegangen wurde, hat alsbald Seuchen und Krankheiten in diesen Lagern aufkommen lassen, und aus dem großen Hungerlager bei Tsingkiangpu sind kürzlich nicht weniger als 300000 völlig mittel- und subsistenzlose Menschen verjagt worden, weil das Lager einen Ansteckungsherd für die sich mit rasender Geschwindigkeit ausbreitenden schwarzen Pocken abgegeben hat, der geradezu eine Gefahr für das ganze Land bedeutete. Es gibt in China unendlich viel reiche Leute, und unter diesen wieder unendlich viele, die opferwillig sind und eine stets offene Hand haben. Aber alle diese Leute scheuen sich, Gelder zur Bekämpfung der Notlage an die Beamten zu geben: sie sind von vornherein überzeugt, daß der größte Teil der gewährten Mittel an den Händen der Würdenträger hängen bleibt. Die Rote Kreuz-Gesellschaften, die sich bereits bis in die Mandschurei ausgedehnt haben, versuchen alles Mögliche, um dem Elend zu steuern, aber ihre Mittel sind lächerlich gering im Verhältnis zu der Not, die bekämpft werden soll. Was will es besagen, daß der Fonds, den die Zweigvereine vom Roten Kreuz gesammelt haben, in Schanghai kürzlich die Summe von 150000 Taels erreicht hat?

Man ist in China offenbar seit Jahrhunderten daran gewöhnt, durch Wendungen, in denen man elementare Ereignisse sieht, Tausende oder Hunderttausende dem Untergang geweiht zu sehen, ohne daß die Pflicht der Gesamtheit zur Hilfeleistung im vollen Umfange erkannt würde. Denn während im mittleren China Millionen von Menschen den Hungertod sterben müssen, zeigt die Pekinger Regierung sich nach anderen Seiten durchaus agil und aktionsfähig. Beispielsweise trägt sie kein Bedenken, den Japanern und Russen in der Mandschurei immer energischer entgegenzutreten. Jüngst ist der bekannte Yinshang zum Organisator der Mandschureiarmee ernannt worden. Der bekannte Prinz Tsai bereist zurzeit mit großem Gefolge die Mandschurei „zu Studienzwecken". Es heißt, daß er seine Studien so ernst nähme, daß er sogar jede Einladung ablehnt. Er und neben ihm die chinesischen Lokalbeamten treten immer selbstbewußter auf. Chao, der Tatarengeneral von Mukden, fordert neuerdings die Kohlengruben von Inshun von den Japanern ohne weiteres zurück, obgleich diese Gruben im Frieden von Portsmouth von Rußland an Japan abgetreten worden sind. Der chinesische Provinzgouverneur hat neuerdings an die japanischen Eisenbahnunternehmungen das Ansinnen gestellt, Betriebsabgaben an China zu zahlen. Wenn sich die Japaner darauf beziehen, daß all das, was sie heute besetzt halten, seinerzeit ja in den Händen der Russen gewesen wäre, so wird ihnen von China kühl erwidert, daß der Zustand der russischen Okkupation keineswegs als ein regulärer zu betrachten sei, und daß dieser Zustand nunmehr eben sein Ende erreicht habe. Und so gehen die chinesischen Mandarinen daran, das Land in Provinzen, Distrikte und Bezirke zu teilen und die entsprechenden Verwaltungsbeamten zu nominieren. Kaum war in Mukden von den Japanern der Versuch einer größeren Ausstellung gemacht, als China an den Bau einer Konkurrenzausstellung ging. Die japanische Ausstellung in Mukden bedeutete auch in der Tat einen Mißerfolg, während eine andere in Tieling gute Erfolge aufzuweisen haben soll.

Es wird aber die Energie der politischen Behörden, was das chinesische Nationalgefühl angeht, fortgesetzt aus der Bevölkerung unterstützt. Beispielsweise bewirbt sich seit längerer Zeit in Peking ein englisches Syndikat um Bergwerkskonzessionen in Shansi. Als nun jüngst bekannt wurde, daß die Gesellschaft ihrem Ziele nahe sei und die Konzessionen wahrscheinlich erlangen werde, ertränkte sich aus Kummer über diese Wendung ein aus Shansi gebürtiger chinesischer Student in Japan. Sein Tod rief in der Heimat geradezu eine Bewegung hervor; er ward als Märtyrer gepriesen, eine große Gedenk-

feier an seinen Opfertod veranstaltet, und seiner Familie gingen Tausende von Papierrollen zu, die sie anerkennend zu diesem Sprößling beglückwünschten. Solche und ähnliche Demonstrationen werden fortgesetzt aus den verschiedensten Teilen des Reiches gemeldet. In der Mandschurei scheinen die Japaner tatsächlich nicht auf Rosen gebettet zu sein. Die chinesische Bevölkerung widerstrebt ihnen offensichtlich. „Erst kamen die Russen und schlugen uns mit der einen Hand um die Ohren; aber mit der anderen Hand gaben sie uns auch dafür manchen Rubel“, so heißt es in einer chinesischen Veröffentlichung aus jener Gegend; „nun kommen die Japaner und prügeln uns ganz auf dieselbe Weise; mit der anderen Hand jedoch rauben sie uns alle unsere Dollars.“ Oder es heißt: „Der Bär ist vertrieben, aber dafür ist der Tiger gekommen und hat es sich in der Höhle des Bären bequem gemacht.“

Neuerdings verlautet, daß sich auch in dem reformfreundlichen Teile der Beamtenhierarchie lebhafte Bewegung zeigt; so soll das Postwesen von der unter internationaler Kontrolle stehenden Seezollverwaltung abgetrennt werden. Das ist an sich sicherlich ein richtiger Gedanke. Die Post hat mit dem Zollwesen garnichts zu tun: ob es aber richtig ist, schon jetzt an eine solche Umformung zu denken, muß dahingestellt bleiben. Noch bestehen die fremden Posten in China, und noch fehlt das allgemeine Vertrauen zu chinesischen Institutionen. Solange dieses Vertrauen in die chinesische Beamtenwelt nicht gekommen ist, darf es als falsch und vielleicht verhängnisvoll bezeichnet werden, daß man sich neuerdings bemüht, in die oberen Stellen auch dieser Verwaltung überall Chinesen einzuschieben. Soeben ward in Peking auch eine Admiralität errichtet, und der Prinz Pu Lun soll im Frühjahr dieses Jahres ausreisen, um die Flottenverhältnisse Englands, Deutschlands, Frankreichs, der Vereinigten Staaten und Japans zu studieren. Die Marineschule von Tientsin, die lange brach gelegen hat, ist neuerdings wieder in Betrieb gesetzt worden, und man hört allenthalben die Frage aufwerfen, ob es nicht richtig sei, in Nordchina einen Kriegshafen zu errichten. Mit dieser Frage aber gerät man sofort aufs internationalpolitische Gebiet; denn tatsächlich befinden sich die wenigen natürlichen Häfen, die sich zu Befestigungszwecken eignen dürften, zurzeit in den Händen der Fremden, Rußlands, Japans, Englands und Deutschlands.

Daß es auch unter den Provinzialbeamten nicht an guten Köpfen und weitsichtigen Politikern fehlt, zeigen die mannigfachen Projekte, die von den einzelnen Provinzgouverneuren von Zeit zu Zeit aufgestellt und dem Throne vorgelegt werden. So wird neuerdings das Projekt einer Bahnverbindung der reichen Provinz Szeczuan mit dem Innern von Tibet erörtert. Der Vizekönig von Szeczuan hat einen bezüglichen Erlaß an den chinesischen Amban in Lhassa gerichtet; dabei hat er auch angeregt, daß in Tibet eine Reihe von Städten alsbald dem internationalen Handel geöffnet werden solle.

Daß China nach wie vor großen Wert auf seine Vertretung im Auslande legt, zeigt deutlich der Umstand, daß die europäischen und amerikanischen Gesandten des Himmlischen Reiches fast immer aus einem Personenkreise ausgesucht werden, der berufen erscheint, früher oder später eine führende Rolle zu spielen. Es ist bekannt, daß der vor einiger Zeit aus Berlin geschiedene Gesandte Yintshang in seiner Heimat weiterhin eine glänzende Karriere gemacht hat. Auch seinem Nachfolger auf dem Berliner Posten, Herrn Tseng Kuan Chuan, einem Adoptivsohne des in Europa sehr wohl bekannten Marquis Tseng, geht ein großer Ruf voraus. Herr Tseng ist in England ausgebildet und gehört in China zur sogenannten Reformpartei. Er trat zuerst in den Vordergrund als Sekretär Li Hung Tschangs bei den Friedensverhandlungen nach Beendigung des Boxeraufstandes von 1900. Er begründete später in Schanghai eine Zeitung, in der er eifrig für das Reformwerk eintrat. Wahrscheinlich aus diesem Grunde wurde er später in den Hintergrund gedrängt. Aber Li Hung Tschang rief ihn sehr bald ins Kriegsministerium; von da ging er später ins Äußere Amt über und war kurz vor Ausbruch des chinesisch-japanischen Krieges chinesischer Gesandter in Söul. Ehe er nach Berlin gesandt wurde, fungierte er als Taotai von Amoy.

In Japan tagt zurzeit wieder das Parlament. Seine Beschlüsse sind in Europa mit Aufmerksamkeit verfolgt worden; denn es erweist sich, daß im Lande der Sonne eine sehr starke Militärpartei besteht, die umfangreiche Rüstungen fordert. Japan hat zurzeit 13 Divisionen im Inlande und außerdem je zwei in der Mandschurei und Korea. Der Kriegsminister fordert die Aufstellung von insgesamt 19 Divisionen; ursprünglich verlangte er sogar 20. Die außer Landes stehenden Divisionen werden angeblich zu teuer, und es besteht die Absicht, sie durch umfangreiche Abkommandierungen aus den heimischen Divisionen zu ersetzen. Das Kriegsbudget beträgt 100 Millionen Yen mehr als 1906; es balanciert in Einnahme und Ausgabe mit 611,3 Millionen bzw. 613,9 Millionen Yen. Noch liegen die japanischen Finanzen ungünstig genug. Herr Takahaschi, der uns jüngst in Berlin besucht hat, weilt seit längerer Zeit in London, ohne mit der von ihm beabsichtigten Konvertierung der teuren Kriegsanleihen vorwärts zu kommen. Freilich hat man in Japan bereits eingesehen, daß ein Land, welches an seine Wirtschaft moderne Anforderungen stellen will, vor allen Dingen werbendes Kapital installieren muß, und so geht man denn daran, mit allen Kräften die Verkehrslinien auszubauen. Der Eisenbahnminister Yamagata fordert nicht weniger als die Einstellung von 350 Millionen Taels für solche Zwecke, eine Summe, die allerdings auf 15 Jahre verteilt werden soll.

Bergbau und Industrie werden nach wie vor von der Regierung sorgfältig gepflegt. Der Bergbau ist in der Tat während der letzten Jahre vorangekommen. Wahrscheinlich wird aus diesem Grunde Japan während der nächsten Jahre ein erhöhtes Absatzfeld für Bergwerksmaschinen bieten. Man arbeitet systematisch daran, die Industrie vom Auslande unabhängig zu machen. So unternimmt es die Regierung, an mehreren Stellen des Landes Musteranstalten für die Verhüttung von Erzen zu gründen. Kupfer, Eisen, Mangan und Kohle werden gewonnen. Gewöhnlich aber wird das rohe Erz mit geringem Gewinn exportiert, um erst in Europa verhüttet zu werden. An diesem Geschäft ist u. a. auch Deutschland beteiligt.

Wenn man aber auch fast auf dem ganzen asiatischen Kontinent heute moderne Strebungen zu konstatieren hat, während von allen Ecken und Enden Nachrichten darüber einlaufen, in welch rascher Aufeinanderfolge der bisher halb zivilisierte Osten sich die Fortschritte der westlichen Kultur zu nutze zu machen bemüht ist, wenn auch beispielsweise der Schah von Persien, nachdem er am 19. Januar feierlich gekrönt worden ist, eine

Telephonverbindung auf einem öffentlichen Platze herstellen läßt, damit jedermann aus dem Volke ihn aurufen und ihm seine Wünsche und Beschwerden vortragen könne, so kommt doch mitten in solche Nachrichten hinein, gewissermaßen als ein memento dafür, daß man sich hüten soll, die asiatischen Länder falsch einzuschätzen, die Kunde von diesem oder jenem Rückfall in völlige Barbarei. So erzählen neuerdings Reisende im „Ostasiatischen Lloyd" grauenvolle Geschichten von der Niedermetzelung ganzer Ortschaften einschließlich der Kinder und Säuglinge in China aus irgend welcher offiziellen oder nicht offiziellen Veranlassung, und so wird beispielsweise bekannt, daß 21 mittellose Studenten in Söul, der Hauptstadt Koreas, den Machthabern eine Bittschrift überreicht hätten, der, um die Dringlichkeit des Begehrens ins richtige Licht zu setzen, von jedem einzelnen Bewerber ein abgeschnittener Finger beigefügt war. Wie müssen die hohen Behörden beschaffen sein, welche aus dieser geschmackvollen Wendung Veranlassung nehmen, dem Begehr der Petenten eifriger zu entsprechen? Dabei hört man auch von Korea allerlei über angebliche Fortschritte. Die Japaner haben verfügt, daß hinfort alle Schulkinder neben ihrer Muttersprache japanisch zu lernen hätten, und es soll auch in Korea eine lebhafte Bewegung im Gange sein, welche auf Abschaffung des Zopftragens hinzielt.

Wichtig für die asiatische Politik der europäischen Mächte erscheint neben den Vorgängen im äußersten Osten gegenwärtig auch der am 10. Januar erfolgte Besuch des afghanischen Emirs beim Earl of Minto, dem Vizekönig von Indien. Durch diesem Besuch werden Bestrebungen mit Erfolg gekrönt, denen die englische Regierung in Indien seit fast einem Jahrzehnt nachgegangen ist. Die Begegnung erfolgte in Agra, dem uralten historischen Herrschersitze zahlreicher eingeborener und fremder Dynastien. Agra hatte am Ende des 16. Jahrhunderts der Überlieferung nach über $2^1/_2$ Million Einwohner. Sie galt und gilt als eine der reichsten Städte Indiens. Mehrere hundert Kilometer von Alahabad entfernt, an der Eisenbahn, die von Kalkutta bis Delhi führt, liegt sie an den Ufern der Tsumna, des mächtigen Nebenflusses des Ganges. Von jeher war dieser Punkt militärisch außerordentlich wichtig und auch ein Marktplatz von großer Bedeutung. Seine zum Teil drei Stockwerke hohen Häuser sind meist aus roten Sandsteinen gebaut. Neben der modernen Stadt aber zeigt Agra noch kolossale Reste von Prachtbauten aus der Zeit der Timuriden. Zwei Kilometer südlich von der Stadt liegt der hoch berühmte Tempel Tadsch Mahol, wo die Großmogulin Archimand Banu (1628—1658) begraben liegt. Der Palastbau, welcher dieses Grabmal umgibt, soll noch heute von ungeheurer Pracht sein und derzeit über 16 Millionen gekostet haben. Auch den Afghanen war die Bedeutung Agras bekannt, haben sie doch in historischer Zeit die Stadt zu wiederholten Malen überfallen, geplündert und eingeäschert. Heute ist der Emir als Gast des englischen Vizekönigs in feierlichem Durbar empfangen und auf den Silberthron der Audienzhalle geleitet worden. Die Begegnung gilt wahrscheinlich mit Recht für einen großen Erfolg der englischen Politik in Vorderasien.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß unsere englischen Freunde neuerdings es wieder einmal für nötig gehalten haben, unsere Asienpolitik im Interesse Englands zu verdächtigen. Der Londoner „Globe" hielt es für nötig, die Nachricht zu verbreiten, daß Deutschland eine der kleinen Inseln im Golf von Siam annektiert habe. Der deutsche Einfluß in Siam, der allerdings lediglich wirtschaftlicher Natur ist, liegt den Engländern offenbar schwer im Magen. Die englische Presse macht zurzeit mobil gegen ein mit Geschick lanciertes Projekt für den Bau einer Bahn von Bangkok durch die siamesischen Malayenstaaten. Man hätte es gar zu gern hintertrieben, daß die Durchführung dieses Projektes dem Departement der öffentlichen Arbeiten unterstellt ward, d. h. der Kontrolle des deutschen Kapitals.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Der Handel Südpersiens.

Das Jahr 1905 ist für den Handel Südpersiens kein günstiges gewesen. Die in Rußland durch den Krieg mit Japan und die inneren Unruhen verursachte wirtschaftliche Krisis übte natürlich auch auf Persien, dessen Handel mit Rußland mehr als die Hälfte seines gesamten Außenhandels bildet, eine tiefgreifende Rückwirkung aus. Die Einflüsse des Cholerajahrs 1904 wirkten noch nach. Teils fehlte es an disponiblem Kapital, teils an Lust, das vorhandene zu engagieren. Der Krankurs hielt sich das ganze Jahr hindurch niedrig. Naturgemäß wirkten diese Umstände mehr auf die Einfuhr als auf die Ausfuhr, besonders auf die Häfen, die, wie Buschär, dem Durchgangsverkehr nach dem Norden dienen.

Die Gesamteinfuhr sämtlicher Golfhäfen zeigt mit 35344395 M. ein scheinbares Plus von 1259647 M. gegen das Vorjahr, wobei jedoch in Rücksicht zu ziehen ist, daß die Ziffern für die kleinen Häfen für 1904 fehlen; setzt man für diese etwa den gleichen Betrag wie 1905 (ca. 508000 M.) ein, so ergibt sich also nur eine Zunahme der Gesamteinfuhr um etwa 750000 M. gegen das Jahr 1904, das auch schon infolge der Cholera und des russisch-japanischen Krieges ein ungünstiges war.

Die Gesamtausfuhr zeigt — unter der gleichen Einschränkung bezüglich der kleinen Häfen — mit 19189810 M. ein Plus von 2473252 M., d. h. wenn man auch hier für die kleinen Häfen etwa die gleiche Exportziffer wie 1905 für das Vorjahr annimmt (ca. 1035000 M.) ein Plus von ca. 1435000 M.

Am schwersten hat naturgemäß Buschär zu leiden gehabt; seine Einfuhr hat um 2055290 M. gegen das Vorjahr abgenommen.

Die Einfuhr der übrigen Häfen zeigt eine Zunahme gegen das Vorjahr, bei Mohammerah 103367 M., bei Lingah, das nur die nähere Umgebung und einen Teil der arabischen Küste mit Waren versorgt, und Bender Abbas, das nach Südostpersien (Persich Beludschistan, Kirman, Yesd) liefert, die also beide der in Nordpersien herrschenden Depression weniger unterliegen, um 382812 bzw. 2357618 M. (Gegen 1903 beträgt jedoch das Plus in Bender Abbas nur etwa 1200000 M.)

Die Ausfuhr hat in allen Häfen eine Steigerung gegen das durch die Choleraepidemie ungünstig beeinflußte Jahr 1904 erfahren, mit Ausnahme von Mohammerah, dessen Minus auf die schlechte Opiumernte und die Abnahme des Exports gemünzten Silbers zurückzuführen ist.

Die Mehrausfuhr betrug in Buschär 1060992 M., in Bender Abbas 515008 M. und in Lingah 363222 M., die Minderausfuhr in Mohammerah 374948 M.

Von den hauptsächlich an der Einfuhr beteiligten Ländern zeigt Großbritannien mit 13469487 M. eine Abnahme von 290678 M. gegen das Vorjahr. Die Zahlen für das Verhältnis von 1905 zu 1904 umfassen nur Buschär, Bender Abbas, Lingah und Mohammerah, da für die kleinen Häfen die Ziffern für 1904 fehlen. Die Einfuhr nach den kleinen Häfen für 1905 ist in Klammern angegeben (19989 M.).

Britisch-Indien hat mit 11790465 M. eine Abnahme von 123407 (382618) M. aufzuweisen, Frankreich mit 2492808 M. ein Minus von 59138 M., Österreich mit 1183902 M. ein Plus von 121137 (5437) M., Deutschland mit 899852 M. ein Minus von 490768 (2675) M., Rußland mit 1354467 M. ein Plus von 205813 (15514) M. und die Türkei mit 1488277 M. ein Plus von 1141841 (27060) M. Dies Plus liegt hauptsächlich in Silbergeld.

Die Beteiligung der Hauptländer an der Ausfuhr war:

1. Deutschland 240961 M., d. h. ein Plus von 45384 M. gegen 1904;
2. Großbritannien 3117545 M., d. h. ein Plus von 756834 M;
3. Indien 8175715 M., d. h. unter Fortlassung der kleinen Häfen (269291 M.) ein Plus von 1742922 M.;
4. Rußland 59906 M., d. h. ein Minus von 115830 M.;
5. Arabien 1507982 M., d. h. ohne die kleinen Häfen 1905 (473941 M.) ein Plus von 101081 M.;
6. Türkei 2097077 M., d. h. ohne die kleinen Häfen 1905 (292746 M.) ein Plus von 324629 M.;
7. China 2698251 M., d. h. ein Minus von 1705962 M. (hauptsächlich Opium).

Es unterliegt keinem Zweifel, daß der Handel Deutschlands mit Südpersien erheblich bedeutender ist, als es nach der Statistik den Anschein hat. Erstens kommen nicht unerhebliche Warenmengen durch Vermittlung des indischen Zwischenhandels nach dem Golf, namentlich Eisen- und Kurzwaren, billige Glaswaren und andere billige Massenartikel. Zweitens erscheint jedenfalls ein Teil der deutschen Ein- und Ausfuhr, die bisher mangels einer direkten Dampferverbindung den Weg über Bombay oder London nehmen mußte, in der Zollstatistik unter Indien bzw. England aufgeführt.

Nach der Zollstatistik betrug die Einfuhr Deutschlands nach allen Zollhäfen im Berichtsjahre 899852 M. Da für 1904 die Ziffern für die kleinen Häfen fehlen, so muß man die Einfuhr nach diesen Häfen 1905 (2675 M.) von obiger Summe abziehen, so daß sich für Buschär, Bender Abbas, Lingah und Mohammerah im Jahre 1905 der Betrag von 897177 M. gegen 1387945 M. im Jahr 1904, d. h. eine Abnahme um 490768 M. ergibt; da Deutschland in den Haupteinfuhrartikeln einen festen größeren Absatz bisher nicht besitzt, so ist in schlechten Jahren ein Rückgang seiner Einfuhr stets in demselben Maße zu erwarten wie in günstigen Jahren eine Hebung.

Ein besonders starker Rückgang ist zu verzeichnen in emaillierten Eisenwaren 23927 M., Eisen- und Stahlwaren 48509 M., Kupfer und Nickel in Barren usw. 10435 M., Wollgeweben 53848 M., desgleichen mit Baumwolle gemischt 18108 M., Baumwollgeweben 270391 M., Seidengeweben 14720 M., verschiedenen Geweben 44654 M., Möbeln 27684 M., irdenen Waren 95046 M., Drogen 59903 M., Farbstoffen 14379 M., also in erster Linie in der Metall- und Textilwarenbranche.

Eine Zunahme zeigt die deutsche Einfuhr in Halbseidengeweben 23087 M., Kurz- und Schnittwaren 30970 M., Spiegeln, Lampen usw. 12077 M., Glaswaren 11245 M. und Hutzucker 119559 M.

Billige Eisenkurzwaren haben sich im Golf stark eingebürgert. Man findet in den Basaren sehr viele deutsche

Marken, die zum größten Teil durch den indischen Zwischenhandel herkommen.

Auch billige deutsche Glaswaren kommen auf demselben Wege nach Südpersien.

Die Ausfuhr nach Deutschland ist in den letzten zwei Jahren nicht unerheblich gestiegen, nämlich von 61322 M. im Jahre 1903 auf 195577 M. im Jahre 1904 und 240961 M. im Jahre 1905.

Der Hauptartikel war Gummi (Tragant und unlöslich) mit 214336 M. im Jahre 1905 gegen 101136 M. im Jahre 1904.

Das Minus von angeblich 17263 M. in Asa foetida ist in der geringen Nachfrage in Europa, das von 47516 M. in Opium in der schlechten Ernte begründet.

(Nach einem Berichte des Kais. Vizekonsulats in Buschär.)

Russisches Asien.

Die Fischerei im Amurstrom.

Der Fang wertvoller Fischarten im Amur auf der Strecke von der Mündung desselben bis nach Chaborowsk nimmt mit jedem Jahre zu, wozu namentlich der Umstand beiträgt, daß man begonnen hat, Amurlachs nach den europäischen Märkten zu exportieren.

Der intensive Lachsfang im Amur droht dieses Wasserbecken bald arm zu machen, da jetzt vorzugsweise solche Fische gefangen werden, die zum Laichen den Amur hinaufgehen. Unbedingt notwendig wäre es daher, jetzt schon Maßnahmen zum Schutze dieser edlen Fischart im Amurstrom zu treffen.

Die dort gefangenen Lachse werden teils einfach eingesalzen ohne Salzlake für den japanischen Markt, teils in Fässern in Lake für den russischen Markt verschickt. Neuerdings werden Lachse dort auch zum Gefrieren gebracht und sodann auf Dampfern mit Kühlvorrichtungen nach Hamburg transportiert.

Seit dem letzten Sommer werden auch Lachskonserven in Blechbüchsen in den Fischereien von Nadetzke am Amur hergestellt. (Nach Torg. Prom. Gaz.)

Die Bedeutung der Orenburg-Taschkenter Eisenbahn.

Als die Transkaspische Eisenbahn noch nicht bestand, wurden große Massen von Waren, wie Baumwolle, Wolle, getrocknetes Obst usw., aus Turkestan in Karawanen auf Kamelen nach Orenburg gebracht, wo sie in umfangreichen Magazinen Aufnahme fanden. In jener Zeit war auch die Zweigbahn Orenburg-Samara mit Gütern überfüllt, und in Samara wurden zahlreiche Schiffe mit ausschließlich mittelasiatischen Waren beladen. Als aber in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts die Transkaspische Hauptbahn erbaut war, zeigte sich bald im Handel des Gouvernements Orenburg und insbesondere der Stadt Orenburg ein merklicher Rückgang, da viele Handelsfirmen ihre Operationen nach anderen Zentren an der Transkaspischen Eisenbahn verlegten. Orenburg verlor nicht nur die Bedeutung als Vermittelungspunkt für Mittelasien, sondern büßte sogar seine lokale Handelsbedeutung ein, und zwar in solchem Maße, daß man seinerzeit die Frage wegen Aufgabe der Orenburg-Samara-Zweigbahn aufwarf.

Die Orenburg-Taschkenter Eisenbahn hat mit einem Male die ganze dortige Gegend aufs neue belebt, und Orenburg fängt wieder an, seine frühere Bedeutung zurückzuerlangen, indem es die mittelasiatischen Waren wieder an sich zieht. Man erkennt übrigens immer mehr die Vorzüge dieser Eisenbahnlinie gegenüber der Transkaspischen Bahn. Bei der letzteren kommt außer den hohen Tarifen und der langen Transportzeit auch noch die Unbequemlichkeit in Betracht, die in dem doppelten Verladen der Waren infolge der Überfahrt über das Kaspische Meer besteht. Die ersten Versuche des Transports von Waren auf der Orenburg-Taschkenter Eisenbahn ergaben nach Angabe einiger Handelsfirmen eine Ersparnis von 2% gegen den Transport auf der Transkaspischen Eisenbahn. Dieser Prozentsatz wird noch steigen, wenn die neue Bahn vollständig fertiggestellt sein wird hinsichtlich der Brücken und der Schutzvorrichtungen gegen Sand- und Schneeverwehungen, und wenn eine genügende Anzahl von Waggons zur Verfügung stehen wird.

Aus dieser rein kommerziellen Bedeutung wird die Orenburg-Taschkenter Eisenbahn auch noch eine bedeutende Rolle in der wirtschaftlichen Hebung des Kirgisenlandes spielen: die gewerbliche Viehzucht, die mit ihren Erzeugnissen sowohl den inneren, als auch den ausländischen Markt versorgen könnte, die Lagerstätten von Steinkohle, die Menge Landseen, die das Land mit Salz versorgen, der Fischreichtum des Aralsees, dies alles konnte bisher wenig ausgenutzt werden. (Torg. Prom. Gaz.)

Die Kupferindustrie in Turkestan.

Die Ausschmelzung von Kupfer in der Kirgisensteppe, die im Jahre 1884 mit 34500000 Pud ihren höchsten Stand erreichte, begann damals fortgesetzt zu fallen; auch die Einführung eines Ausfuhrzolles für Kupfer war nicht imstande, die Kupferindustrie in den Kirgisensteppen zu heben, die zu Anfang der neunziger Jahre fast vollständig daniederlag. Als Hauptgrund für diesen Rückgang muß das vollständige Fehlen von Verkehrswegen und der Mangel an Nachfrage angesehen werden. Seit dem zweiten Viertel der neunziger Jahre begann die dortige Kupferproduktion wieder etwas zuzunehmen und stieg mit einigen Schwankungen von der sehr unbedeutenden Ausbeute von 561 Pud im Jahre 1893 auf 25238 Pud im Jahre 1902, um im folgenden Jahre 1903 wieder auf 17902 Pud herunterzugehen. Nach Daten des „Gelehrten Bergkomitees" betrug die Zahl der in den Kirgisensteppen im Betriebe befindlichen Kupferschmelzwerke im Jahre 1903: 3 bei einer Gesamtzahl von 20 solcher Werke in ganz Rußland. Erst in allerletzter Zeit, wo die Nachfrage nach Kupfer auf dem Weltmarkte einen nie dagewesenen Umfang erreicht hat, bringt man auch den Kupferlagerstätten in den Kirgisensteppen wieder ein größeres Interesse entgegen. Wie der Turkestanschen Zeitung (Turkestanskija Wjedomosti) entnommen wird, nehmen die Eigentümer der aufgegebenen Kupferminen und der geschlossenen Werke ihre Arbeit wieder auf. Aus Moskau und aus anderen Städten kommen zahlreiche Anfragen an die Besitzer der Grundstücke mit Kupferlagerstätten, ob letztere nicht diese zu verkaufen wünschen, wobei die Käufer sich mit allen Verkaufsbedingungen einverstanden erklären.

(Nach Torg. Prom. Gaz.)

Die russisch-japanische Handelsgesellschaft.

Der Gründer der im Entstehen begriffenen russisch-japanischen Handelsgesellschaft ist der japanische Konsul in St. Petersburg Minkowski. Nach dessen Aussage sind schon seit der Gründung eines japanischen Konsulates in Petersburg, d. h. seit 1903 und früher, von der japanischen

Seite Versuche gemacht, in direkte Handelsbeziehungen zu Rußland zu treten. Es wurde ein besonderer Agent nach Rußland geschickt, um Zitz einzukaufen, es wurden russische Maschinen für Tabakfabriken bezogen. Es wurde die Veranstaltung eines Ausstellungsmuseums japanischer Waren in St. Petersburg geplant, wobei die japanische Regierung bereit war, eine Geldsubsidie zu diesem Zweck auszuzahlen, zugleich wurde zur Organisation der russisch-japanischen Handelsgesellschaft geschritten; die Vertreter der beiden Parteien sollten in Berlin zusammentreffen. Der im Januar 1904 ausgebrochene Krieg hat allen Verhandlungen ein Ende gemacht. Mit der Wiederaufnahme der diplomatischen Beziehungen ist der Plan der Organisation eines direkten russisch-japanischen Warenaustausches ins Leben getreten.

Die russisch-japanische Handelsgesellschaft wird mit einem Kapital von 1 Million Rubel in 400 Aktien gegründet; sie setzt sich den Import japanischer Waren nach Rußland und den Export russischer Waren nach Japan auf Kommissionsgrundlage zum Ziele. In St. Petersburg, in größeren Städten des europäischen Rußlands und den Zentren Sibiriens sollen Museen japanischer Waren errichtet werden, in denen Bestellungen entgegengenommen und die Waren verkauft werden. Bei allen Filialen der Gesellschaft werden Agenturen, welche Aufträge für Kauf und Verkauf annehmen, eröffnet. Es wird auch die Gründung einer besonderen „Russisch-japanischen Bank“ geplant.

(St. Petersburger Herold).

Indien und Australasien.

Zuckersteuer in Niederländisch-Indien.

Durch Verordnung des General-Gouverneurs von Niederländisch-Ostindien vom 14. Mai 1906 — Staatsblatt No. 250 — ist eine Zuckersteuer (suiker belasting) mit Wirkung vom 1. Januar 1906 ab eingeführt. Sie wird von Fabriken mit einer Verarbeitungsfähigkeit von mehr als 1000 Pikul Rohr in der Form einer Abgabe von der Erzeugung des letzt vergangenen Jahres erhoben und nach dem durchschnittlichen Reinertrage, d. h. nach dem Unterschiede zwischen den durchschnittlichen Herstellungskosten und dem Roherlös eines Pikuls Hauptzucker, berechnet. Ein Pikul Sackzucker wird dabei für 1/2 Pikul Hauptzucker gerechnet.

Überschreitet der Roherlös die Herstellungskosten nicht und ist somit kein Reingewinn erzielt, so wird keine Zuckersteuer erhoben. Dagegen beträgt diese bei einem Reingewinne von

1/4	Gulden	1/2	Cent	für 1	Pikul
1/2	„	1	„	„ 1	„
3/4	„	1 3/4	„	„ 1	„
1	„	2 1/2	„	„ 1	„
1 1/4	„	3 1/2	„	„ 1	„
1 1/2	„	4 3/4	„	„ 1	„
1 3/4	„	6	„	„ 1	„
2	„	7 1/2	„	„ 1	„
2 1/4	„	9	„	„ 1	„
2 1/2	„	10 3/4	„	„ 1	„
2 3/4	„	12 1/4	„	„ 1	„
3	„	14 1/2	„	„ 1	„
3 1/4	„	16 3/4	„	„ 1	„
3 1/2	„	19	„	„ 1	„
3 3/4	„	21 1/2	„	„ 1	„
4	„	24	„	„ 1	„

Sollte der Reingewinn mehr als 4 Gulden betragen, so werden von je 1/1 Gulden 1 3/4 Cent mehr erhoben.

Die Eisenbahnen in den Vereinigten Malayenstaaten.

Die Gesamtlänge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnlinien der Vereinigten Malayenstaaten betrug nach dem Jahresberichte des Eisenbahn-Departements für 1905 am Ende des Jahres 1905 396 englische Meilen; davon sind im Jahre 1905 56 Meilen neu gebaut worden. Die gesamte Kapitalanlage betrug 37261922,72 $, die ausschließlich aus den laufenden Einnahmen der Staaten bestritten ist. Auf die im Betriebe befindliche Meile entfällt sonach eine Auslage von 94000 $.

Die Gesamteinnahmen betrugen 4058685,59 $, d. h. um 385044 $ mehr als im Vorjahre und um 443685 $ mehr als der Voranschlag war. Der Reingewinn betrug 1663048,15 $, was eine Verzinsung von 4,46 % des Anlagekapitals ergibt, gegen eine solche von 4,60 % im Jahre 1904.

Die Betriebsausgaben betrugen 2277550.54 $, d. i. um 147432 $ mehr als im Vorjahre.

Es betrug ferner:

1. das Verhältnis der Gesamtausgaben zu den Betriebsausgaben 57,80 %, gegen 59,09 % im Vorjahre,

2. die Zugmeilenzahl 1543626 gegen 1141188 im Vorjahre,

3. die Gesamteinnahme pro Betriebsmeile und Woche 191,17 $,

4. die Betriebsausgabe pro Betriebsmeile und Woche 110,49 $,

5. Die Gesamteinnahme pro Zugmeile 2,55 $ und die Gesamtausgabe pro Zugmeile 1,48 $ und der Reingewinn pro Zugmeile 1.07 $,

6. die Anzahl der beförderten Passagiere 5514449, d. s. um 716840 mehr als im Vorjahre,

7. die Anzahl der Lokomotiven 70.

Durch die im Bau begriffene Eisenbahn vom Flusse Gemas in Johore bis Johore Bahru, die etwa 120 englische Meilen lang werden und einen Kostenaufwand von 12460881 $ erfordern wird, wird eine Eisenbahnverbindung zwischen Singapore und Penang hergestellt. Der Meeresarm, der die Insel Singapore von dem asiatischen Festlande trennt, soll nicht überbrückt, sondern mittels Dampffähren, auf denen die Züge verladen werden, durchfahren werden. Bis zum August 1905 waren bereits 65 Meilen dieser Bahn in Johore im Bau. Eigentümer der durch Johore geführten Linie ist das Sultanat Johore, dem die Mittel zum Bau von den Vereinigten Malayenstaaten vorgeschossen werden.

Die im Oktober 1905 fertiggestellte Zentralwerkstätte bei Kuala Lumpur zählt zu den besteingerichteten Eisenbahnwerkstätten im Osten; sie ist für die Bedürfnisse eines mehr als doppelt so großen Eisenbahnnetzes als das gegenwärtig vorhandene eingerichtet.

(Nach einem Bericht des Kais. Generalkonsuls in Singapore.)

Ostasien.

Eröffnung des chinesischen Hafens Hsinmintun für den fremden Handel.

Hsinmintun ist vor ungefähr 90 Jahren von einer mohammedanischen Gemeinde gegründet worden. Es blieb ein unbedeutendes Dorf, bis vor ungefähr vier Jahren die nördlichste Strecke der chinesischen Nordbahn dem Verkehr übergeben wurde. Hsinminting, wie es dann genannt wurde,

ist die nördlichste Endstation dieses wichtigen Verkehrsweges und wurde bald der Stapelplatz der aus der westlichen Mandschurei und dem südlichen Zipfel der Mongolei zur Verfrachtung auf der Bahn bestimmten Güter. Die chinesische Regierung trug der wachsenden Bedeutung des Platzes dadurch Rechnung, daß sie Hsinmin zur Präfekturstadt erhob. Während des russisch-japanischen Krieges war Hsinminfu für beide Armeen von großer Bedeutung. Bis kurz vor der Schlacht von Mukden bezogen die Russen einen wesentlichen Teil ihrer Verpflegungsbedürfnisse über Hsinmin aus Tientsin, nachher wurde die Stadt eine wichtige Etappe für die Japaner. Durch eine rasch hergestellte Feldbahn wurde sie im Sommer 1905 mit Mukden verbunden. Vor zwei Monaten haben die Japaner nunmehr den Ausbau der Linie als Vollbahn mit vorläufig der japanischen Spurweite vollendet und die Linie dem Verkehr übergeben. Nach japanischen Zeitungsmeldungen sind in Hsinminfu bis zur Vollendung der Bahn täglich rund 2800 Karren ein- und ausgefahren. Der Warenverkehr soll im August 1905 einen Wert von 3730000 Yen gehabt haben, der im September angeblich auf 5900000 Yen, im Oktober auf 8000000 Yen, im November und Dezember auf je 10000000 Yen gestiegen ist. Diese statistischen Angaben aus offiziös japanischer Quelle sind vermutlich zutreffend, da die Japaner seit dem Friedensschluß in Hsinminfu eine Karrensteuer erhoben und in Verbindung damit den Verkehr genau kontrolliert haben. Sie geben jedoch kein Bild von der Bedeutung Hsinminfus als Handelsplatz in normalen Zeiten. Ein großer Teil der die Stadt in den Monaten August 1905 bis Januar 1906 passierenden Waren war für die Verpflegung der Armee bestimmt. Für das laufende Jahr, in dem die Truppen allmählich zurückgezogen wurden, fehlt jede Statistik. Das Zusammentreffen dreier Handelsstraßen und zweier Eisenbahnlinien in Hsinminfu scheint aber der Stadt unter allen Umständen eine Zukunft zu sichern. Die Straße aus dem Norden, die hier in die Eisenbahn mündet, gilt als der meist befahrene Winterverkehrsweg zwischen der nördlichen und der südlichen Mandschurei. Riesige Karrenzüge sollen sich ungeachtet der Konkurrenz der südmandschurischen Bahn auch jetzt noch von Harbin, Tsitsikar und Kirin über Kuangtschengtse und Fakumen nach Hsinminfu hin- und zurückbewegen. Eine nordwestliche und eine westliche Straße bringen den Verkehr aus und nach der südwestlichen Mandschurei dahin. Nach der Ansicht der Niutschwanger Kaufleute ist die Öffnung Hsinminfus für den fremden Handel freudig zu begrüßen. Wenn auch vorläufig, so lange der Mandschureihandel daniederliegt, nur die unternehmendsten Firmen, wie die British American Tobacco Co., daran denken, Agenturen dort aufzumachen, so wird der Platz doch schon jetzt von allen als einer der aussichtsreichsten für eine künftige Entwickelung des Fremdhandels in der Mandschurei ins Auge gefaßt.

(Bericht des Kais. Konsulats in Niutschwang.)

Währungsverhältnisse in den Straits Settlements.

Die Regierung der Straits Settlements hat durch Gesetz vom 14. September 1906 bestimmt, daß sie, um bei dem steigenden Silberkurs den Anschluß von Dollars zu verhüten, künftig nach ihrer freien Wahl auch Gold gegen Noten abgeben wird. Außerdem hat sie mit Gesetz vom 22. Oktober 1906 Gold, den Sovereign, zum gesetzlichen Zahlungsmittel erklärt und gleichzeitig die Eindollarnote, die bisher nur bis zum Betrage von 10 $ zugelassen war, unbeschränkt zugelassen. Sie beabsichtigt ferner, den gegenwärtigen Straitsdollar einzuziehen und durch einen in Indien zu prägenden neuen Dollar mit einem Feingehalte von nur 800 gegen wie bisher 900 zu ersetzen. Wenn sich schließlich noch die vom Gouverneur im Rate ausgedrückte Hoffnung, daß auch der halbe Dollar künftig unbeschränkt gesetzliches Zahlungsmittel werden würde, verwirklicht, so würden die Kolonie und die vereinigten Malayenstaaten den Sovereign, den Straitsdollar und den halben Straitsdollar als gesetzliches Zahlungsmittel haben.

(Nachrichten für Handel und Industrie.)

Das chinesische Münzwesen.

Um die uneingeschränkte Ausprägung von Kupferkäsch durch die Provinzialregierungen zu verhüten und den von einer Überproduktion von Kupfermünzen drohenden Gefahren entgegenzutreten, hat die chinesische Regierung im vorigen Jahre Regulationen für die einheitliche Herstellung von Kupfermünzen für das ganze Reich erlassen. Es scheint fast, als ob die Zentralregierung jetzt ihrem Ziele der Durchführung der einheitlichen Organisation der Kupferkäschprägung allmählich näher kommt. In der in chinesischen Zeitungen veröffentlichten Eingabe des Reichsschatzamtes und des Finanzministeriums an den Thron wird erwähnt, daß das im vorigen Jahr erlassene kaiserliche Edikt, durch das die Einschränkung der Ausprägung von Kupfermünzen angeordnet worden war, von den meisten Provinzen ausgeführt worden sei. Nur die Provinz Kiangsu habe an die Befolgung des kaiserlichen Befehls erinnert werden müssen. Um nun die einheitliche Gestaltung der Ausprägung von Kupfermünzen zu fördern, sollen folgende Maßregeln getroffen werden:

Die vom Finanzministerium eingerichtete Zentralmünze soll beibehalten, im übrigen die Münzstätte in Schantung mit der von Chihli vereinigt werden. Ferner soll Hunan und Hupei zusammen eine Münzanstalt, die drei unteren Yangtse-Provinzen eine gemeinschaftliche Münze in Nanking haben. Ebenso sollen die Münzen von Chekiang und Fukien sowie die von Kuangtung und Kuangsi miteinander vereinigt werden. Alle diese, nebst den vier Münzstellen in Mukden, Honan, Szechuan und Yünnan, zusammen neun Münzanstalten, sollen der Oberaufsicht der Zentralregierung unterstellt sein.

Um nun den Beschwerden der Provinzialregierungen zu begegnen, daß sie die zur Heeresreform erforderlichen, von ihnen zu leistenden Beiträge nicht aufbringen, wenn ihnen der bisher aus dem Ausprägen von Kupfermünzen erwachsende Gewinn entzogen würde, sollen bei der alljährlichen Abrechnung 40% des Reingewinns als Beitrag für die Unterhaltung der Truppen einbehalten werden. Der Rest soll an die Provinzen, in denen sich bisher Münzen befunden haben, verteilt werden.

Endlich haben das Reichsschatzamt und das Finanzministerium beantragt, einen kaiserlichen Kommissar zu entsenden, um die provinzialen Münzanstalten zu beaufsichtigen. Durch ein am 17. September d. Js. erlassenes Kaiserliches Edikt sind ihre Vorschläge genehmigt, und es ist der Präfekt von Peking, Chenpi, zum kaiserlichen Kommissar für die Beaufsichtigung der Münzen ernannt worden.

Das seit längerer Zeit anhaltende Heraufgehen des Silberkurses läßt den Übergang zur Goldwährung nicht mehr so dringend erscheinen als früher.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin.
Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen – Berlin SW. 11.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft

1907, März. No. 6. VI. Jahrgang.

Japanischer Bergbau.

Von Paul Martell.

Mit der Wiederherstellung der Kaisergewalt im Jahre 1868 und mit der Errichtung der Dynastie der „Meiji" setzt in der Industrie jener gewaltige Aufschwung ein, der insbesondere für den japanischen Bergbau nicht ohne bedeutsamen Einfluß bleiben sollte. Die Minenindustrie hat sich in Japan zu einer der wichtigsten Industrien des ganzen Landes entwickelt; eigentümlicherweise blieb der Bergbau in den ersten Jahren der neuen Ära bedenklich zurück.

Aber auch hier, wie in so vielen volkswirtschaftlichen Dingen, erkannte die japanische Regierung bald klar und fest ihre pädagogische Verpflichtung auf industriellem Gebiete; die Regierung ließ selbst schürfen, setzte Minen in Betrieb, zu welchem Zweck sie das gesamte technische Material aus Europa kommen ließ; kurz, die japanische Regierung tat alles, was den Bergbau nur irgendwie zur Entwicklung bringen konnte. Endigte diese künstliche Eröffnung des Bergbaues für die japanische Regierung vom finanziellen Standpunkt auch fast immer mit einem Mißerfolg, so war der Privatindustrie doch wenigstens ein zweckdienliches Beispiel gegeben.

Nachdem die Regierung des Mikado ihre erzieherische Aufgabe auf diesem Gebiete als gelöst betrachtete, begann man nach und nach mit dem Verkauf der staatlichen Bergwerke. Seit diesem Zeitpunkte setzte in der privaten Montanindustrie jener gewaltige Aufschwung ein, der für das ganze Volkswirtschaftsbild Japans typisch wurde. Die alte Minenordnung vom Jahre 1890 ist durch das neue Minengesetz vom Juli 1905 ersetzt worden; mit diesem Gesetze sind die Rechte und Pflichten im Minenbetrieb klar gekennzeichnet und umschrieben worden. Merkwürdigerweise wurde hiernach der Bergbau dem Minister für Landwirtschaft unterstellt; in der Hand dieses Ministers liegt es, Minenrechte zu genehmigen, zu versagen oder aufzuheben. Man hat das ganze Land in fünf Bezirke eingeteilt; jeder dieser Bezirke untersteht dem sogenannten Minenamt. Nach dem neuesten Minengesetz hat man für die Zulassung des Minenbetriebes ein Minimum von Flächeninhalt festgesetzt. So darf der Flächeninhalt neu zu errichtender Kohlenbergwerke nicht weniger als 50000 Tsubo (etwa 1650 Ar) betragen; für anderen bergmännischen Abbau sind mindestens 5000 Tsubo (etwa 165 Ar) vorgeschrieben. Auch ein Maximum an Flächeninhalt hat im Gesetz Aufnahme gefunden; danach darf ein Bergareal, gleichviel welcher Art, 600000 Tsubo (etwa 19800 Ar.) niemals übersteigen. Auch in Japan hat man die Thesen der Monroe-Doktrin begriffen, nur Japaner können Minenrechte erwerben; diese können auch juristischen Personen nach Maßgabe japanischer Gesetze verliehen werden. Die Minenrechte sind unteilbar und werden ihrer rein juristischen Form nach als dingliche Rechte betrachtet. Die Dauer des Aufsuchungsrechtes hat man auf zwei Jahre vom Tage der Eintragung an bemessen. Um das Kapital dem jungen aufstrebenden japanischen Bergbau geneigt zu machen, hat man sich mit dem neuen Minengesetz zur gesetzlichen Einrichtung der sogenannten „Minenhypothek" entschlossen. Der Minenberechtigte oder Grubenbesitzer ist hiernach in Fällen der Not oder zur Erweiterung des Betriebes in den Stand gesetzt, eine Minenhypothek aufzunehmen. In einem solchen Falle schreibt das Gesetz für das in Frage kommende Bergwerk die Errichtung eines „Minenfonds" vor. Dieser Minenfonds, und das macht diese Einrichtung besonders interessant, kann Teile oder das gesamte Werkzeugmaterial als finanzielle und gesetzliche Garantie in sich aufnehmen. Die spätere Teilung eines Minenfonds aus irgend welchen Gründen ist unzulässig. Eine ganz ähnliche Institution kennt die japanische Nation auch in dem wesensgleichen „Fabrikfonds", der eine feste Vereinigung von Gegenständen aller Art, insbesondere Werkzeug, darstellt; auch hier gestattet das Gesetz eine hypothekarische Beleihung.

Die Zahl der zum Bergbau berechtigten Erlaubnisscheine hat in dem Dezennium 1893/1903 ziemlich auf- und abgeschwankt; immerhin haben die Betriebe sowohl im Umfange, wie in der Zahl zugenommen. Eine lebhafte, stetig steigende Tätigkeit haben die Gold-, Gold- und Silber-, Silber- und Kupfer-, sowie Kupferbergwerke aufzuweisen; desgleichen die Steinkohlenlager und Petroleumgruben, über welch letztere gerade Japan in beträchtlicher Zahl verfügt. Abgenommen dagegen haben der reine Silberabbau sowie Antimon und Mangan. Nicht ohne Interesse ist zu beobachten, daß der Goldbergbau in Japan nicht nur in hoher Blüte, sondern sich ständig in aufsteigender Linie befindet. Nach den letzten erreichbaren statistischen Zahlen aus dem Jahre 1903 gestaltete sich die Einholung von Erlaubnisscheinen wie folgt. Es wurden verteilt: im Goldbergbau 194 neue Erlaubnisscheine, bereits im Betrieb befindliche Werke 122; im Gold- und Silberbergbau 220 neue Scheine, im Betrieb befindlich 149; im Kupferbergbau 470 Scheine, im Betrieb befindlich 513; im Steinkohlenbergbau 1288 Scheine, im Betrieb befindlich 772; im Eisenbergbau 124 Scheine, im Betrieb befindlich 40; im Schwefelbergbau 122 Scheine, im Betrieb befindlich 97. Am höchsten war die Zahl der erteilten Erlaubnisscheine für die Petroleumgruben, wo die stattliche Summe von 2687 Stück erreicht wurde, außerdem kamen hier noch 176 im Betrieb befindliche Gruben hinzu.

In demselben Wirtschaftsjahr 1903 stellten sich die Förderergebnisse einzelner Produkte wie folgt: Gold 3146 kg; Silber 58500 kg; Kupfer 33,18 Millionen kg; Eisen 33,75 Millionen kg; Steinkohle 10 Millionen Tonnen; Schwefel 22,8 Millionen kg und Petroleum 1921,26 Millionen Hekto-

liter. Die Zahl der Arbeitskräfte belief sich 1903 in den Metallminen auf 64860 Personen, in den Kohlenbergwerken auf 84940 Bergleute. Die japanischen Arbeitslöhne sind auf allen Gebieten, wie bekannt, gegenüber den europäischen erheblich niedriger, so auch im Bergbau, wo man als Durchschnittstagelohn einen halben Gold-Yen annehmen kann. Eine Vergleichung mit europäischen Arbeitslöhnen ist natürlich nicht ohne weiteres zulässig, da die beiderseits völlig anders gearteten Erwerbsverhältnisse und Lebensbedürfnisse in starke Berücksichtigung zu ziehen sind. Eine abgeschlossene Bergarbeiterschutzgesetzgebung liegt noch nicht vor, doch machen sich in den maßgebenden Kreisen Anzeichen hierfür bemerkbar.

Der Mineralreichtum Japans ist außerordentlich; die Distrikte des Goldbergbaues erstrecken sich fast über das ganze Inselreich, insbesondere sind viele goldhaltige Kupfererze vorhanden. Von hervorragender Bedeutung sind auch die überreichen Silberminen, die schon seit Jahrhunderten vor Christi Gegenstand des Abbaues waren. Das in Japan gewonnene Kupfer ist von vorzüglicher Qualität.

Naturgemäß hat die glückliche Beendigung des russisch-japanischen Krieges, wie auf allen Gebieten, auch in der Montanindustrie einen Aufschwung gezeitigt, dessen Ergebnisse sich heute noch nicht überblicken lassen. Jedenfalls ist diesem glücklichen Inselreich auf dem Gebiete des Bergbaues eine glänzende Zukunft beschieden, die nicht zuletzt ihre wesentliche Stütze in den überreichen mineralischen Bodenschätzen findet.

Die landwirtschaftlichen Verhältnisse im diesseitigen Kaukasien.

Von Bruno Simmersbach.

Von den Berichten über die Land- und Forstwirtschaft des Auslandes, welche seit dem Jahre 1896 regelmäßig an das Auswärtige Amt seitens der von dieser Behörde entsandten Sachverständigen erstattet werden, liegt Heft 9 vor, welches nach den Untersuchungen des Petersburger landwirtschaftlichen Sachverständigen bei dem dortigen deutschen Generalkonsulat, A. Borchardt, eine Schilderung der landwirtschaftlichen Verhältnisse Ciskaukasiens bringt.

Einleitend wird in dieser Schrift berichtet, wie sich die historischen Beziehungen zwischen dem Russischen Reich und dem Kaukasus entwickelt haben, wie im 19. Jahrhundert die Kosaken allmählich immer weiter vorgeschoben wurden und welch fanatischen Widerstand die kaukasischen Bergvölker, vor allem die Daghestanvölker und die Tscherkessen diesem Vordringen entgegenstellten, wobei sie von Türken und Persern durch Waffenlieferungen zum verstärkten Widerstand gegen Rußland unterstützt wurden. Der Sieg der Russen über die Tscherkessen hatte zur bedauerlichen Folge, daß ob des geschürten Fanatismus innerhalb weniger Jahre fast eine halbe Million Tscherkessen nach der Türkei auswanderten.

Nach dieser kurzen historischen Exkursion wendet sich Borchardt dann der Verwaltungsform und der Agrarpolitik zu, welche die russische Regierung im Kaukasus zur Anwendung gebracht hat. Zur Zeit der Regierung Katharinas wurde der Kaukasus von einem Statthalter verwaltet, der in fast völliger Unabhängigkeit von irgend welchen staatlichen Ministerien die Geschicke der Kaukasusländer lenkte. Diese Verwaltungsform erlitt späterhin eine einschneidende Änderung, doch ist man heute wiederum regierungsseitig dazu übergegangen, eine Statthalterschaft einzusetzen. Die heutige Statthalterschaft im Kaukasus unterscheidet sich jedoch von der früheren im wesentlichen dadurch, daß allmählich einzelne selbständige Ressorts eingerichtet sind und einzelne Verwaltungszweige bereits nach europäisch-russischer Form organisiert sind. Dadurch ist also hier, wie Borchardt richtig hervorhebt, ein Mittelding zwischen Militär- und Ziviladministration entstanden.

Der Kaukasus zerfällt in Länder- und Völkergruppen, die wirtschaftlich durchaus voneinander geschieden sind; die wenigen russischen Ansiedlungen beschränken sich auf enge Bezirke und können schon ihrer geringen Bedeutung wegen dem Lande kein russisches Kolorit auftragen. Das vorwiegend militärische Interesse, welches die Russen zunächst mit dem Kaukasus verknüpfte, ließ den Bau von Kunststraßen gewaltig in den Vordergrund treten. In erster Linie fand hierbei allerdings nicht Ciskaukasien, sondern Transkaukasien Berücksichtigung. Während nämlich Transkaukasien 4800 Werst chaussierte Wege besitzt, zählt Ciskaukasien deren nur 266 Werst. Was dies besonders für Transkaukasien bedeutet, erhellt aus dem Umstande, daß das europäische Rußland — ohne Finnland und Polen — insgesamt nur über 12000 Werst Chausseen verfügt. Im Kaukasus wäre eine Landesregierung ohne diese stets mit großer Sorgfalt instand gehaltenen Chausseen machtlos, daher werden, besonders in Transkaukasien, der Erhaltung des Wegenetzes ständige Aufmerksamkeit und hohe Kosten gewidmet. Diese Fürsorge für den Straßenbau läßt jedoch nach, sobald man ciskaukasisches Gebiet betritt, hier ist die Beschaffenheit der Wege sehr oft schon „europäisch-russisch" zu nennen, dergestalt, daß auf ihnen Jahr für Jahr aller Handel und Verkehr monatelang lahm gelegt ist. Ein eklatantes Beispiel dafür bietet die Straße Wladikawkas bis Mosdok, die Fortsetzung der grusinischen Heerstraße, die jährlich große Unterhaltungskosten verschlingt und doch nur äusserst langsam in einen besseren Zustand gebracht wird. Die Schienenwege im Kaukasus besitzen eine Länge von 3600 Werst, von denen 1960 Werst auf Ciskaukasien entfallen. Zur Erschließung der Produktionsgebiete Ciskaukasiens sind diese Eisenbahnen völlig unzureichend, besonders am Randgebirge und am Unterlauf des Terek.

Auch fehlt beiden kaukasischen Landesteilen — Ciswie Trans- — eine direkte Bahnverbindung über den Hochrücken der Kaukasuskette von Wladikawkas nach Tiflis oder Kutais. Die Kosten eines solchen Baues, der technisch absolut keine Schwierigkeiten mehr bietet, würden, nach Borchardts Ansicht, durch den Produktionsaustausch zwischen Nord und Süd sichere Verzinsung finden und dem Lande zu großem Aufschwunge verhelfen. Die kaukasischen Bahnen sind bereits heute einer Entlastung dringend bedürftig, die Produktion der fruchtbaren Araxesebene, der Karawanenverkehr über Dchulfa nach Persien bringen Frachten aller Art für die Bahnen, und von Jahr zu Jahr wird die Frage eines bequemen Anschlusses an die Märkte Nordpersiens aktueller. In Transkaukasien sind es vor-

wiegend das alte Weinland Kachetien und die südlichen Kreise der Provinzen Tiflis und Jelisawetpol mit Schuscha, die dringend des Aufschlusses durch Eisenbahnen bedürfen. Ein intensiveres Eisenbahnnetz im Kaukasus dürfte auch auf die Massenverbreitung der Kämpfe zwischen Armeniern und Tataren hemmend einwirken und die schweren wirtschaftlichen Folgen solcher Kämpfe beseitigen helfen. Doch können sichere Zustände im Kaukasus nur dann auf die Dauer geschaffen werden, wenn die einheimische Bevölkerung mit der Regierung Hand in Hand geht.

Die Schulverhältnisse liegen natürlich noch sehr im argen; in Ciskaukasien entfällt 1 Schüler auf 45 Seelen und in Transkaukasien 1 Schüler gar auf 77 Seelen. Auf eine Volksschule zählen in Ciskaukasien 3600, in Transkaukasien 6170 Landbewohner. Durch das Fehlen jedes landwirtschaftlichen Instituts leiden die Interessen der kaukasischen Landwirtschaft sehr, zumal sich hier die landwirtschaftliche Entwicklung in erster Linie auf subtropischen Pflanzenbau sowie Wein- und Gartenbau stützt. Ohne Landeslehranstalten, so hebt Borchardt hervor, sind hier Fortschritte von praktischer Bedeutung nicht zu erreichen. Hierzu gesellt sich noch der Umstand, daß die ausgedehnte Verbreitung der Malaria der russischen Einwanderung großen Nachteil bereitet. Auch die einheimischen Völker leiden mehr oder weniger unter dem Fieber. Die primitiven Methoden der Bewässerung, welche noch heute bei der Bestellung der Reisfelder zur Anwendung gelangen, bilden für die Ausdehnung von Malaria und Typhusepidemien ein ständiges treibendes Moment. Die Regelung des Reisbaues, die Verhinderung der Landversumpfung, die Abwässerkontrolle sind daher im Kaukasus Kardinalfragen der öffentlichen Hygiene. Heute sollen Reisplantagen mindestens $^1/_2$ km von menschlichen Niederlassungen entfernt sich befinden, doch ist eine derartige Nähe von Reisfeldern immer noch in hohem Grade fiebergefährlich. Zudem befördern noch feuchte, in die Erde hineingebaute Wohnungen, die äußerst eng zusammenliegen, das Festsetzen von Epidemien.

Die Rinderpest tritt nur noch in Transkaukasien auf und wird hier in ihrer Lokalisierung und völligen Unterdrückung als die Hauptaufgabe des Veterinärwesens betrachtet. Ciskaukasien ist seit mehreren Jahren schon rinderpestfrei. In Transkaukasien hat man zur Bekämpfung der Rinderpest eine Serumstation in Surnabad errichtet.

Die Landbesiedelung in Ciskaukasien ging nicht ohne Schwierigkeiten vor sich. In früheren Jahren hatte die Regierung das ciskaukasische Steppengebiet für alle Zeiten den Kosakenheeren verliehen, andererseits aber die Einwanderung russischer Ansiedler ohne Schaffung geregelter Unterlagen zugelassen. Infolgedessen entstanden bei der späteren Vermessung große Unklarheiten in bezug auf Eigentumsrechte, die zum Teil heute noch fortbestehen, zumal die Vermessung der einzelnen Parzellen noch nicht beendet ist. Um die Landregulierung im Gebirge steht es noch viel schlimmer, dabei dauern die Vermessungen schon seit Beginn der sechziger Jahre. In den fünf Provinzen Tiflis, Kutais, Eriwan, Baku und Jelisawetpol waren nach Borchardt z. B. bis 1883, also innerhalb der ersten 20 Arbeitsjahre, nur 2% des Landes rechtsgültig kartiert, nur 30% des Landes überhaupt aufgenommen. Im Jahre 1905 war die Klärung der Eigentumsrechte in den genannten Provinzen für 30% des Landes durch unerledigte Prozesse aufgehalten und für 20% noch nicht in Angriff genommen, also in Summa die Hälfte war noch unerledigt.

Infolge dieses Zustandes sind die Rechtsbegriffe besonders in den Gebirgsbezirken des Kaukasus und den neueren Landesteilen in arger Verwirrung, die sich wirtschaftlich schwer fühlbar macht. Vor allem leidet darunter der ländliche Kredit, zumal außerdem die Bevölkerung zur genossenschaftlichen Entwicklung größtenteils noch nicht reif ist. Die Bedürfnisse des Kleinkredits im Kaukasus werden somit heute, wie auch in den meisten russischen Provinzen dies der Fall ist, vorwiegend durch die Dorfwucherer gedeckt; hierdurch werden ganze Schichten der Bevölkerung ausgesogen und zu Proletariern herabgedrückt. Die landbautreibende Bevölkerung in Ciskaukasien hat insgesamt nur 3,8 Millionen Rubel, d. i. 25% der gesamten Einlagen in den staatlichen Sparkassen liegen, in Transkaukasien sind es sogar nur 10%. Gegenseitiges Mißtrauen und der Mangel an genügend gebildeten Vertrauenspersonen, sagt Borchardt, drücken die Spar- und Darlehnskassen zu bedeutungsloser Tätigkeit herab, dabei wird in Ciskaukasien der Bodenkredit durch verschiedene Institute, darunter Adels- und Bauernbank, vermittelt. Meliorationskredite sind im Kaukasus nur in ganz unbedeutendem Maße aufgenommen worden, da hierfür nur Staatsfonds zur Verfügung stehen, deren Mittel nicht reichen.

Wichtig für den wirtschaftlichen Aufschwung des Kaukasus ist die Frage der Bewässerung, die in Ciskaukasien direkt von der Zentralinstanz ressortiert. Der russische Staat hat in Ciskaukasien verschiedene größere Kanäle gebaut, von denen der Eristoff-Kanal am linken Malkaufer der bedeutendste ist. Immerhin hat auch hier die Erfahrung gelehrt, daß auf diesem Gebiete noch vieles zu tun ist, um den landwirtschaftlichen Ertrag ausgedehnter Gebiete im Kaukasus zu heben bzw. die Möglichkeit subtropischer Pflanzungsanlagen erst zu schaffen. Besonders hofft man Baumwolle ziehen zu können, doch wird von anderer Seite die Rentabilität von Baumwollpflanzungen in Frage gestellt. Hier fehlt vor allem die private Initiative. Auch um die Hebung des Wein- und Gartenbaues hat sich die russische Regierung sehr verdient gemacht, besonders nachdem die Reblaus sich über die ganze Provinz Kutais ausgebreitet hat und auch die Provinz Tiflis zu gefährden beginnt. Dabei handelt es sich allein in Kutais um die Wiederherstellung von 40000 bis 50000 Hektar Weingärten. Die Rebschulen des Landwirtschaftsministeriums haben große Mengen neuer Setzlinge von Ersatzproben abgegeben. Einem rationellen Gartenbau zeigt sich die Bevölkerung sehr zugetan, und die Regierung unterstützt dieses Interesse durch die Errichtung einiger Baumschulen. In der Hauptsache jedoch sind Baumwolle und Reis diejenigen Kulturen im Kaukasus, welchen regierungsseitig das meiste Interesse zugewandt wird. Durch Versuchsfelder und Instruktionsbeamte wird das Interesse der Bevölkerung angeregt und der Bezug von Saat und Maschinen sehr erleichtert. Auch hier erweist sich ein enges Zusammengehen mit der Wasserbauverwaltung neben einer Erhöhung des Instruktionspersonals als dringend notwendig. Seidenzucht und Bienenzucht fördert man von Tiflis aus, wo entsprechende Lehrstationen errichtet sind, auch die botanischen Gärten erfreuen sich allgemein sorgsamer Pflege, um das Interesse der Landbevölkerung in jeder Weise anzuregen.

Im großen und ganzen kann man sich somit der Überzeugung nicht verschließen, daß der kaukasischen Landwirtschaft seitens der Regierung ein permanentes

und auf breiter Basis beruhendes Interesse entgegengebracht wird, welches zwar unter der Ungunst der wirtschaftlichen, politischen und lokalen Verhältnisse oft noch nicht allgemein und in genügend hohem Maße zur Anwendung gelangen kann, immerhin aber für die zukünftige Entwicklung der kaukasischen Landwirtschaft ein Faktor von hoher Bedeutung bleiben wird, dessen Wert auch allgemach den breiteren Schichten der Bevölkerung zum Verständnis gelangen wird.

Der räumlichen Ausdehnung nach entspricht das ciskaukasische Steppengebiet etwa der Größe von Rumänien und Serbien zusammen. Das Klima der Steppe ist festländischen Charakters, jedoch durch die Nähe des Gebirges und der Meere zu beiden Seiten in günstiger Weise beeinflußt. Die eingewanderte Bevölkerung setzt sich aus rund drei Millionen Russen zusammen, von denen ein Drittel auf die Kosakenheere entfällt. Die ganze Südfront bis zum Gebirge ist von diesen Kosaken besiedelt, während die Masse der bäuerlichen Bevölkerung hinter dieser Kosakenlinie im Zentrum des Gebietes ansässig ist. Von fremden Kolonisten sind vor allem Armenier, Deutsche und Polen zu erwähnen, die sich mit 50000—60000 Seelen über das ganze Siedelungsgebiet verteilen. Ferner zählt man noch 70000—80000 Nomaden und an Bergvölkern südlich des Terek etwas über eine halbe Million. Die russische Regierung hat früher bereits eine offizielle Besiedelung Ciskaukasiens unter militärischer Verwaltung versucht, die dann von einer zentralen Zivilverwaltung ersetzt wurde. Nach Unterwerfung der Bergvölker zu Anfang der sechziger Jahre wurden dann für ganz Ciskaukasien neue administrative Einheiten geschaffen, indessen waren bei der Besiedlung schon so viele grundsätzliche Fehler mitunterlaufen, daß deren Folgen während der späteren Einwanderung nicht mehr zu verwischen waren. Auch die Landesvermessung machte nur langsame Fortschritte, und eine Parzellarvermessung erfolgte fast nur in Ausnahmefällen. Bei der Mannigfaltigkeit der verschiedenen Völkerschaften Ciskaukasiens, besonders den Sitten und Gewohnheiten der eben erst von dem Nomadenleben zur Seßhaftigkeit übergegangenen Gebirgs- und Steppenvölker, wurde der Modus der Landesverteilung nur noch mehr erschwert und in dem oft schwierigen Gelände eine sachgemäße Verteilung passender Siedelungsstellen häufig nicht in dem wünschenswerten Maße ermöglicht. Die verschiedenen, sich daraus ergebenden Fehler, Landnot auf der einen Seite, unsachgemäße Verteilung und Landüberfluß bei Mangel an Arbeitskräften usw. auf der anderen Seite machen eine Parzellarvermessung mit genauer Regulierung des Einzelbesitzes zur unabweisbaren Notwendigkeit, indessen dürften über die Lösung dieser Aufgabe noch Jahrzehnte dahingehen.

Über die heutigen landwirtschaftlichen Verhältnisse Ciskaukasiens äußert sich Borchardt in seinem Bericht, daß klimatische Gegensätze und Trockenheit dem Ackerbau in vielen Bezirken ungünstig sind, in den Steppen ist Viehzucht, im Zentrum, Westen und Süden des Gebietes Kornbau angebracht. Der Boden in letzteren Bezirken ist fruchtbar, wohlbewässert und derart ertragreich, daß nach Borchardt diesem Lande die Bezeichnung einer richtigen Kornkammer Rußlands zukommt. Weizen- und Maisbau, teilweise auch Gartenbau, sind hier angebracht, und der Viehzüchter hat die Wahl zwischen Gebirgs- und Niederungsweiden. Einer genügenden Entwicklung dieser natürlichen Hilfsquellen des Landes steht die Indolenz und die mangelnde Energie der Landbevölkerung leider hemmend entgegen; zudem fehlt es an Wissen, und gar über die rationellen Grundlagen eines geregelten Landwirtschaftsbetriebes herrscht völliges Dunkel. Innerhalb der letzten zwei Jahre lassen sich für Ciskaukasien die Anzeichen eines vermehrten Getreidebaues konstatieren, auch hat die Einführung landwirtschaftlicher Maschinen — allerdings häufig ohne die richtige Wahl — aus besonderen Gründen nicht unerheblich zugenommen. Dem Acker bringt indessen das neue Gerät wenig Vorteil, da die Fruchtfolge nach wie vor unberücksichtigt bleibt und auf Ackergare kein Wert gelegt wird. Alle Umstände führen zu der Erkenntnis, daß die Getreideproduktion von Ciskaukasien in Zukunft stark schwankende Ernten erbringen wird und die Produktionsüberschüsse quantitativ und qualitativ an Bedeutung verlieren werden. Eine günstige Entwicklung des Getreidebaues steht nur bei sachgemäßer Landverteilung und mehr privater Initiative zu erwarten. Ferner ist die ungeregelte Feldgraswirtschaft je nach den örtlichen Verhältnissen durch Hackfruchtbau und Brache abzuschaffen oder durch gute Viehzucht rentabel auszugestalten. Die einseitige Ausübung des Weizenbaues hat in dichter bevölkerten Gebieten schon den Übergang zum Anbau von Gerste zur Folge, und die Ernteerträgnisse werden stetig mehr durch Pflanzenfeinde geschädigt. Das Saatgut ist unrein und degeneriert; Herbstarbeiten zur Frühjahrsbestellung unternimmt der ciskaukasische Bauer nur in wenigen Ausnahmefällen. Die Kosaken besitzen durchweg mehr Land als die einfachen Bauern, infolgedessen bevorzugt der Kosak die Ochsenhaltung, während der Bauer wegen mangelnden Weideplatzes auf die Pferdehaltung angewiesen ist. Die landwirtschaftliche Betriebshaltung zwischen den in der Steppe und den im Gebirge angesiedelten Russen weist große grundsätzliche Unterschiede auf. Auf den Gütern findet vielfach Dreifelderwirtschaft, vereinzelt jedoch nur Fruchtwechselwirtschaft statt. Bei den Terekkosaken, wo es noch viel freies Land gibt, werden die Weiden auf ein bis zwei Jahre verpachtet, und zwar beträgt der Pachtpreis höchstens 1,50 Mark für 1 Hektar. Die Jahreslöhne für feste Arbeiter betragen hier 60 bis 130 Mark, je nach der Leistungsfähigkeit, zudem werden Kleidung, Stiefel und Kost gewährt. In der Erntezeit steigt der Tagelohn bis auf drei Mark. Im Terekgebiet wird Weinbau und viel Gemüsebau betrieben. Von letzterem baut man besonders im Westen Kohl, Kartoffeln, Melonen, Gurken, Zwiebeln, Tomaten, Rüben und Rettiche; auch Obst wird gebaut. In der deutschen Kolonie Gnadenburg dieses Bezirkes bringen Weizen, Hirse, Gerste und Hafer im Mittel 7 dz vom Hektar, Mais das Doppelte, beim Wein rechnet man durchschnittlich 1800 Liter Trauben vom Hektar. Auf eine Wirtschaft entfallen rund 2 Hektar Weinland, und der Verkaufswert der Trauben wird zu 15 bis 20 Pfennig pro Liter angegeben. Bei den einheimischen Völkern wiegt der Maisbau vor, und die Felderbestellung erfolgt auf recht primitive Art; überdies ist der halbwilde Zustand dieser Volksschichten nicht geeignet, eine fleißigere Betriebstätigkeit zu erwecken. Ackerdüngung findet in Ciskaukasien nur sehr wenig statt, erst im Gebirge trifft man gedüngte Äcker. Die Hauptsaat im Gebirge ist Sommergerste, Winterung gedeiht nicht. Pferde und Esel dienen zum Lastentransport, und die Viehhaltung bringt die Haupteinnahme. Früher bildete bei den Gebirgsbewohnern der Verkauf tscherkessischer Mädchen nach der Türkei die

wichtigste Einnahme dieses „ritterlichen“ Bergvolkes; diesem Handel ist jedoch heute ein Ende gesetzt. Die Viehhaltung als Haupterwerbszweig hat bei einzelnen Gebirgsvölkern ganz ansehnlich zugenommen, so schätzt man z. B. bei den Kabardinern die Zunahme auf durchweg 50%. Auch bei anderen Volksstämmen darf man auf ähnliche Steigerungen der Viehhaltung schließen.

Über die Ernteerträge der Landwirtschaft in Ciskaukasien lassen sich keine Angaben erbringen, da zuverlässige Durchschnittszahlen nicht erhältlich sind. Indessen ist die Möglichkeit gegeben, die Ausdehnung der Saatflächen nachzuweisen, aus der hervorgeht, daß 50% der Aussaat auf Weizen entfallen und davon wiederum rund ⅔ auf Winterung. Für die Jahre 1898 und 1904 ergaben sich folgende Saatflächen in Kaukasien:

Saatflächen in Ciskaukasien	1898	1904
Saatgut	in 1000 Hektar	
Weizen	2120	3015
Gerste	583	953
Hafer	246	383
Hirse	260	346
Mais	171	254
Roggen	222	245
Kartoffeln	74	74
Lein	272	57
Hanf	24	18
Sonnenblumen	?	168

Unbedeutend nur ist der Anbau von Kartoffeln, Lein und Hanf; besonders letztere beiden haben eine Reihe von Mißernten erbracht. Man hat als Ersatz neuerdings zur Ölgewinnung Sonnenblumen angepflanzt. Die Saatfläche der einzelnen Bezirke Ciskaukasiens verhält sich zur Gesamtfläche des Landes in Prozenten wie folgt:

Provinz Stawropol ohne Nomaden	50%
Kubangebiet, Heeresterritorium	32 „
„ nicht Heeresland	14 „
Terekgebiet, Heeresterritorium	11 „
„ nicht Heeresland	7 „

Will man die Zunahme der Getreideproduktion Ciskaukasiens veranschaulichen, so läßt sich dies an Hand der Getreideverladungen auf der Wladikawkas-Eisenbahn etwa ermöglichen. Auf der genannten Bahn wurden nämlich an Getreide in 1000 Tonnen verladen:

Jahr	1894	1895	1896	1897	1898	1899
1000 Tonnen	392	437	407	213	283	421

Jahr	1900	1901	1902	1903	1904
1000 Tonnen	480	585	684	708	720

Trotz der günstigen Exportlage Ciskaukasiens gelangt doch nur wenig dortiges Getreide zur Ausfuhr über See. Dies findet seine Erklärung in dem Umstande, daß die hochwertigen Weizensorten Ciskaukasiens mit Vorliebe vom Inlande zur Vermahlung aufgenommen werden, zugleich wird in Ciskaukasien selbst sowie im benachbarten Donrevier in immer gesteigertem Maße Getreide vermahlen.

Die Viehhaltung in Ciskaukasien wird durch folgende Zahlenangaben beleuchtet:

Jahr	Pferde	Rindvieh	Schafe	Schweine	Auf 100 Einwohner Großvieh	Auf 100 Einwohner Kleinvieh
Kubangebiet.						
1873	183000	910500	2312000	248000	150	351
1897	576000	1584000	3472000	413000	116	209
1903	688000	1610000	2900000	500000	106	156
Provinz Stawropol.						
1891	139000	728000	2881000	124000	124,8	456
1903	263000	807000	2813000	145000	107	295
Terekgebiet.						
1896	195000	1060000	1858000	78000	135	280
1903	256000	1043000	2455000	79000	130	253

Soweit diese statistischen Daten erkennen lassen, hat nur die Pferdehaltung wesentliche Fortschritte aufzuweisen, während der Bestand an Rindvieh und Schafen nur geringe Schwankungen zeigt. Die Abnahme der Schafhaltung im Kubangebiet wird durch die Zunahme im Terekgebiet annähernd ausgeglichen. Für die Viehzucht am günstigsten sind infolge ihrer klimatischen Verhältnisse das Kuban- und Terekgebiet. Auf 1 Quadratkilometer entfallen hier annähernd 4 Pferde, 12 Rinder, 29 Schafe und 2,5 Schweine, ein Viehstand, der für russische Verhältnisse bezüglich seiner Dichtigkeit als groß bezeichnet werden muß. Pferdezucht betreiben vorwiegend die Kosaken, denen staatlicherseits Hengste zur Blutauffrischung gestellt werden. Die Pferdezucht der anderen einheimischen Völker ist gering und steht auf einer nur sehr niedrigen Stufe der Entwicklung. Die ciskaukasischen Pferde sind im allgemeinen sehr leistungsfähig, und nur der Preis für beste Elitepferde geht in normalen Zeiten über 200 Mark hinaus, der Preis für mittelgute Pferde bleibt wesentlich unter dieser Höhe.

Der Rinderbestand in Ciskaukasien ist heute wohl durchweg völlig degeneriert und daher ohne Qualität. Es gelangen jährlich etwa 80000 Schlachttiere zur Ausfuhr, deren Wert Borchardt zu 10 Millionen Mark angibt. In der Hauptsache sind es Gutsbesitzer und Unternehmer, welche die Rinder durch Weidemast marktfähig machen. Hoffentlich wird noch rechtzeitig für die entwickelungsfähige Zukunft des Landes die Rinderzucht verbessert und auf eine höhere Stufe gebracht. Auch die Schafzucht des Landes weist entschiedenen Rückgang auf. Die feinwolligen Schafherden haben an Zahl eingebüßt, und die grobwolligen Landschafe nehmen wieder den ersten Platz ein. Für die Rentabilität der Schafhaltung ist heute die Produktion von guten Fleischschafen unbedingt erforderlich, heute ist der Fleischertrag im Verhältnis zum Körpergewicht viel zu gering. An Schafwollen bringt Ciskaukasien jährlich an den Markt zwischen 200000 bis 300000 Doppelzentner, und etwa ½ Million Schafe werden jährlich lebend ausgeführt. Der Wollhandel hat seinen Hauptplatz in Rostow am Don. Über die in Ciskaukasien vorkommenden Fälle von Viehseuchen geben die folgenden Ziffern ein übersichtliches Bild auf Grund der amtlichen Berichte:

	Zahl der verseuchten Gemeinden	Zahl der Tiere erkrankt	Zahl der Tiere gefallen	Zahl der Tiere getötet	Art der Seuche
Kubangebiet Jahr 1902	45	760	651	—	Milzbrand
	207	1063	25	1026	Rotz
	273	367077	163	—	Maul- und Klauenseuche
Provinz Stawropol Jahr 1902	114	1279	1015	—	Milzbrand
	25	42	10	23	Rotz
	279	286608	140	1	Maul- und Klauenseuche
Terekgebiet Jahr 1902	25	166	158	—	Milzbrand
	88	137	—	136	Rotz
	129	59690	15	—	Maul- und Klauenseuche

Das Hauptweinbaugebiet mit rund 5000 Hektar Weingärten ist der Bezirk von Kisljar. Die Weingärten liegen vorwiegend auf den fruchtbaren Ablagerungen der Tarekniederung, sie werden nur zum Teil bewässert. In den letzten Jahren hat man Weinkulturen auf reinem Sandboden mit Erfolg durchgeführt. Die Qualität des Produktes leidet allgemein unter dem Mangel guter Rebensorten. Die Weinbauern selbst sind meistens Kosaken, und ihre wirtschaftliche Lage ist eine keineswegs befriedigende, schon allein wegen der Verkehrsentlegenheit. An besserem Tabak werden aus Ciskaukasien jährlich etwa 120000 Doppelzentner an den Markt gebracht, doch kann infolge steuergesetzlicher Formalitäten der Tabakbau sich nicht recht entfalten.

Der Volksgeist Japans und der Bushido*).

Von Professor Dr. Riess.

(Fortsetzung.)

Inzwischen hatte sich aber in der großen Ebene des Ostens, im sogenannten Kwanto, eine neue Form der Bewaffnung durchgesetzt. Dort hatten die großen Grundbesitzer es schon im 10. Jahrhundert praktisch gefunden, ihre Hörigen (Kenin) zu bewaffnen und als erbliche Gefolgschaft zu organisieren, um ihre Fehden durchzuführen. Diesen Hauskerlen gab man den Namen „Samurai", d. h. Wachtmannschaften, die im Hause ihres Herrn Dienst taten. Sie wurden auch zum Kampfe gegen die Aino aufgerufen. Als berittene Pfeilschützen von großer Geschicklichkeit haben sie das Übergewicht über die mit vergifteten Pfeilen zu Fuß kämpfenden Ainos entschieden. Aus den Gefolgschaften, die ursprünglich aus den Kämpfen gegen die noch auf der Hauptinsel vorhandenen Ainos hervorgegangen sind, ist in Ostjapan im 12. Jahrhundert das neue Lehnssystem unter dem Shogun, dem „Sei i tai Shogun", d. h. Barbaren unterwerfenden Generalissimus hervorgegangen. Die Familie der Hojo in Kamakura gab dem neuen Militärstaat in Ostjapan seine Organisation unter dem staatsratähnlichen Bakufu, der wichtigsten Behörde Japans in den sechs Jahrhunderten bis 1868. Schon seit 1184 datiert die tatsächliche Militärherrschaft in Japan. Als der Kaiser Gotoba den Kampf mit den Gewalthabern in Kamakura aufnahm, aber 1221 völlig besiegt und verbannt wurde, war das Übergewicht der Kriegsorganisation über die legitime Herrschergewalt in Japan entschieden. Aber trotz dieser Kämpfe haben auch die Sieger mit Rücksicht auf die nationale Tradition seit der Nara-Periode ihre Getreuen wiederholt ermahnt, die Ehrfurcht vor dem Kaiserhause in Kioto nicht zu vergessen.

In der ostjapanischen Wehrverfassung eines erblichen Standes waffengeübter Gefolgsleute, zuerst im 13. Jahrhundert, ist der Ursprung des japanischen Rittertums zu suchen. Die Behörde Samurai dokoro in Kamakura, d. h. das Amt für die Überwachung, Bestrafung und Beförderung der Gefolgsleute, schuf den erblichen Dienst der dazu berechtigten und verpflichteten Familien als eine wesentliche Richtschnur sozialer Trennung. Wer nicht in den Listen des Wehrstandes stand, durfte kein Schwert tragen. Das in der Periode Joei (1232) verfaßte Joei shikimoku war die erste Kodifikation der Pflichten und Rechte des Samuraistandes und damit die älteste Quelle des Bushido, d. h. des Pfades der Krieger. Bushido und Samurai sind dadurch gleichbedeutend geworden wie Ritter und Vasall bei uns.

Infolge der Mongoleneinfälle wurde die Organisation des Schwertadels im Einverständnis mit den Hojo von Kamakura auch nach Westjapan, dem natürlichen Angriffspunkte der Mongolen übertragen. Als Herren über Gefolgschaften größeren Umfangs sind die Mori in Nagato, die Otomo in Bungo, die Shimadzu in Satsuma zu politischer Bedeutung emporgekommen. Zunächst deckte sich das Bestreben aller Gefolgschaften mit der Tendenz des Yamato Damashi. Galt es doch, mit vereinten Kräften die Mongolen abzuwehren. Als aber dieses Ziel erreicht war, schwand diese glückliche Verbindung. Nach dem schweren Erdbeben, das 1293 das Kwanto heimsuchte und Kamakura zum größten Teil im Meere verschwinden ließ, wurde das Übergewicht der ostjapanischen Organisation zweifelhaft. Durch vereinten Angriff erlag die Hojoherrschaft; Kamakura wurde 1333 erobert. Der letzte Hojo-Fürst, Takatoki, fiel würdig wie Sardanapal. Er eilte mit 870 Vasallen in einen Tempel, wo sie alle Selbstmord begingen. Es kam eine lange Periode der Wirren über Japan; von 1416 an bis 1565 galt das Recht des Stärkeren in den unaufhörlichen Kämpfen der Territorien, die eine größere Gefolgschaft organisiert hatten. In dieser Periode hat sich der Geist des Bushido in seiner gefährlichen Beschränkung auf das eigene Klan- oder Lehnsfürstentum entwickelt.

Jeder Herr einer Gefolgschaft konnte, um die Leistungsfähigkeit dieses seines wesentlichen Machtmittels aufrecht zu erhalten, besondere Regeln des Verhaltens, Übungen im Gebrauch der Waffen, Stählung der Gesinnung den von ihm unterhaltenen und ihm untertänigen Samurai auferlegen. Durch Belohnungen und Strafen wurde die Disziplin aufrecht erhalten. Als Probe will ich von den sieben Regulationen, die der berühmte Kato Kiyomasu für seine Samurai am Ende des 16. Jahrhunderts erließ, die erste und die sechste anführen:

1. „Der regelmäßige Dienst muß genau innegehalten werden. Um 6 Uhr morgens fangen die Übungen an. Bogenschießen, Geschützfeuern und Reitkunst dürfen nicht vernachlässigt werden. Wenn einer mehr Geschicklichkeit darin zeigt als seine Kameraden, wird er Extrasold erhalten."

6. „Tanzen und das Veranstalten von Tänzen ist ungesetzlich; denn leicht verführen sie schwerttragende Männer zu Gewalttaten. Was man treibt, soll man mit ganzem Herzen treiben; für den Soldaten sind also nur kriegerische Vergnügungen passend. Die Strafe für die Verletzung dieser Vorschrift ist Tod durch Selbstmord."

Als nach 150jährigen Kämpfen der Klane endlich durch eine Reihe erfolgreicher Taten der Politik und der Waffen die Ruhe wieder hergestellt war, da unternahm es Iyeyasu, der größte Staatsmann, den Japan hervorgebracht hat, den bestehenden Zustand fest zu bewahren. Er hielt durch ein kluges System der gegenseitigen Beaufsichtigung die Klane in einem Zustand des Gleichgewichts und legte ihnen allen gleiche Beschränkungen auf. Im wesentlichen sucht

*) Vortrag, gehalten am 7. Dezember 1906.

er den Zustand, wie er zur Zeit der Hojo bestanden hatte, wiederherzustellen. Die Berufspflichten und die Standesehre der Samurai suchte er besonders sicher zu stellen. Seine Nachfolger haben immer wieder die Vorschriften für den Kriegerstand erneuert und eingeschärft. Es gibt eine ganze Reihe solcher Spezialgesetze für den Kriegerstand, die sogenannten Bukesho hatto, d. h. verschiedene Satzungen für den Militäradel.

Das wichtigste Prinzip ist, daß er zwischen den Kriegern und den übrigen Ständen den schärfsten sozialen Einschnitt machte. Das 44. seiner 100 Gesetze lautet: „Die Krieger sind die Herren unter den vier Ständen. Die Ackerbürger, Handwerker und Kaufleute sollen sich gegen sie nicht unhöflich benehmen. Haut ein Samurai jemanden nieder, der sich grob gegen ihn benimmt, so soll man sich nicht hineinmischen." Dazu als Correlat das 36.: „Das umgegürtete Schwert ist die Seele des Samurai; wer es verliert, soll unnachsichtig bestraft werden."

Wenn man den Stolz und das Ehrgefühl des Samuraistandes richtig würdigen will, so muß man bedenken, daß es in Japan 400000 solcher von ihren Herren unterhaltenen Gefolgsleute gab und daß die meisten von ihnen nur eine recht kümmerliche erbliche Rente hatten. Die Verachtung materieller Vorteile, die Fähigkeit, auch in der drückendsten Armut den Adel der Seele nicht zu verleugnen, ist einer der von den übrigen Ständen immer am meisten bewunderten Züge des japanischen Bushi. Die beiden Sprichwörter: „Wenn das Kind des Samurai auch nichts im Magen hat, ist es doch nicht hungrig" und: „Wenn der Krieger nichts zu beißen hat, benutzt er doch lange Zahnstocher" beleuchten diesen Armutsstolz aus Ehrgefühl, der eine lebendige Tradition des Rittergeistes war.

Zu dem als Berufspflicht gepflegten kriegerischen Dienste und der jederzeit hochgehaltenen Standesehre kam die Treue gegen den Lehnsherrn als etwas ebenso Selbstverständliches hinzu. Auch sie ist nichts spezifisch Japanisches; wenn ich meinen Studenten, die ja fast ausnahmslos dem früheren Samuraistande angehörten, zur Charakterisierung der altdeutschen Gefolgschaft die Stelle aus Tacitus' Germania vorbrachte: „Fürs ganze Leben ist es für den Gefolgsmann ein Schimpf und eine Schande, aus der Schlacht als Überlebender seines Fürsten heimgekehrt zu sein; Ihn zu verteidigen, selbst die eigenen Heldentaten seinem Ruhme hinzuzuschreiben ist das vornehmste Gelübde; die Fürsten kämpfen für den Sieg, die Gefolgsmänner für den Fürsten", dann glänzten ihnen die Augen, und gelegentlich rief der eine in den Hörsaal: „ganz wie im feudalen Japan". Aber der japanische Samurai war doch viel gebundener als der alte Gefolgsmann. Er konnte nicht Dienst bei einem andern Fürsten suchen. Für ihn bestand nicht die Gegenseitigkeit des Verhältnisses, die Treue auf beiden Seiten. Sein Fürst konnte ihn entlassen, ja töten; von seinem Herrn konnte er ohne dessen Einwilligung nur durch den Tod freikommen.

Als ein besonders bewundernswertes Kennzeichen des japanischen Kriegers wird uns immer die Philosophie des Selbstmords, wie der Japaner Adachi es bezeichnet, gerühmt und als der Gipfelpunkt selbstloser Aufopferung dargestellt. Als Methode des Selbstmords nahm man wieder das chinesische Vorbild an, das Bauchaufschlitzen; die altjapanische Form ist Kehlabschneiden. Wie hoch wir auch die pädagogische Bedeutung des Grundsatzes, immer bereit zu sein, auf das Gebot des Lehnsherrn oder der Standesehre das Bauchaufschlitzen an sich selber kaltblütig zu vollziehen, bewerten müssen, so dürfen wir doch nicht vergessen, daß diese Sitte in Japan auf zwei Erwägungen beruhte, die für den Europäer niemals vorhanden waren. Erstens gab es in vielen Fällen für den Japaner keinen anderen Ausweg. Der Besiegte im Kampf wurde unweigerlich hingerichtet, und die unterlegene Partei kannte nicht die Möglichkeit, jenseits der Landesgrenze ein Asyl und entweder die Mittel zur Revanche oder doch wenigstens einen neuen ehrenvollen Wirkungskreis zu finden. Wo die Verhältnisse eben so lagen, wie etwa im alten Rom nach Unterwerfung des orbis terrarum, da haben die Männer von Ehre wie Brutus, Cassius oder Seneca mit gleicher Ruhe den Selbstmord als das kleinere Übel gewählt. Das zweite, was hierbei zu berücksichtigen ist, hängt mit der Auffassung über den Anspruch der Familie an jedes einzelne Mitglied zusammen. In Japan galt die zeremoniell vollzogene Selbstentleibung als das einzige Mittel, den Schimpf und die Strafe für ein Vergehen von den eigenen Angehörigen abzuwenden. Wir können uns also leichter, als die Japaner glauben, in den Seelenzustand der meisten Männer hineinversetzen, die freudig die Alternative zwischen Selbstmord oder Hinrichtung nebst Verfehmung der Familie im Sinne des Bauchaufschlitzens durch eigene Hand entschieden. Schwieriger wird uns schon die Billigung des Gebrauches, Hand an sich selbst zu legen, um dadurch die Ehrlichkeit eines gegebenen Rates einem Vorgesetzten gegenüber zu bekräftigen und einen moralischen Druck auf seine Entschließungen auszuüben, wie es in Japan und in China dadurch geschah. Ganz unannehmbar wären unserm moralischen Gefühl ja solche Aufopferungen für den Herrn, wie die Hinschlachtung des eigenen Kindes, die in dem Trauerspiel Terakoya als höchste Pflichterfüllung eines Elternpaares gefeiert wird.

Es wird allgemein zugestanden, daß die Ideale des europäischen Rittertums, die sich auf die Religion oder den Schutz und Dienst der Frauen richteten, im Bushido nicht zu finden sind. Auch den auf das ganze Land bezogenen Patriotismus werden Kenner Japans dem Bushido absprechen müssen; denn über die Interessen des eigenen Klans hinaus äußerten sich die aufopfernden Gefühle des Bushi nicht in dieser Form. Es wäre aber für den Zustand der Feudalzeit kein passendes Bild, wenn man sich vorstellte, der Vasall fühlte sich als ein so knechtischer Untergebener seines Herrn, daß er auf eine Laune desselben hin sich zum Bauchaufschlitzen entschließen müßte. Vielmehr war es die Regel, daß über beiden, Herren und Dienern, das Interesse des Klans, das „Han", als eine höhere Einheit gedacht wurde, für die beide gemeinsam wirkten. Auf die Meinung der Samurai über die zu erwartenden Vorteile oder Nachteile des Han wurde doch fast immer Rücksicht genommen. Ihrer Gesamtheit oder einer sehr überwiegenden Majorität wohnte genug Schwergewicht bei, um ihre Meinung durchzusetzen. In einem berühmten Memorandum an den Kaiser drückte Graf Itagaki das so aus: „Der Fürst einer Provinz und seine Hauptratgeber werden durch die Wachsamkeit der Samurai des Klans von Unterdrückungsakten zurückgehalten. Ja, die Samurai konnten ihren Lehnsherrn wohl zwingen, seine Pflichten an ein anderes Mitglied seines Hauses abzutreten, oder sie konnten die Amtsniederlegung eines Beamten erzwingen". Der Kampf der Meinungen innerhalb des Han gab dem einzelnen Samurai eine gewisse Mitwirkung. Unterlag er dabei und war er nach der Meinung der Genossen zu weit gegangen, so mußte er allerdings die Folgen tragen

und im Interesse der Vermeidung innerer Zwistigkeiten die Notwendigkeit des Harakiri selber einsehen. Denn innerhalb eines Klans mußte ein Bürgerkrieg, wie er anfangs der 60er Jahre den ruhmreichen Mitoklan fast völlig zerstört hat, mit allen Mitteln verhindert werden. Deshalb muß der Geist der Kritik, der „Kogai hihan“, d. h. der auf Gemeingefühl basierte Räsonniereifer, zu dem viele Samurai neigten, sorgfältig überwacht werden. Die Argumente, mit denen jeder, der sich berufen fühlte, opponieren konnte, wurden von den Moralvorschriften der chinesischen Philosophen hergenommen, die von dem höheren Menschen den Kampf für das Gute und Rechte verlangten. Jeder Samurai fühlte sich, wenn er, was meist der Fall war, literarische Bildung hatte, als solch ein höherer Mensch; von dieser emporgehobenen Stellung machte er ja täglich im Verkehr mit den anderen Ständen Gebrauch. Wurde er nun aus seinem Klan ausgeschlossen oder traf ihn die Enterbung infolge einer Auflösung des Klans, so konnte er als „Wellenmensch“ (Ronin) seinen höheren Ursprung durch imponierende Taten zum Schutze der Bedrängten erweisen. Es gab also auch für den japanischen Ritter die Möglichkeit, auf eigene Faust Abenteuer zu bestehen und als Bravo höheren Ruhm zu ernten, als ihm wahrscheinlich in der langen Friedensperiode bei korrektem Verhalten innerhalb seines Klans zugefallen wäre.

Um die außergewöhnliche Kraft zu erlangen, die der erfolgreiche Kampf für einen großen Zweck erforderte, hatten die japanischen Ritter auch ein sonderbares Mittel der Hypnotisierung, den exercitationes spirituales der Jesuiten vergleichbar. Das waren die Meditationsübungen, wie sie die buddhistische Zen-Sekte seit dem 13. Jahrhundert und noch heutigen Tages veranstaltet. Die Teilnehmer werden wie Gefangene täglich zur bestimmten Stunde auf ihren Platz geführt, wo sie in vorgeschriebener Stellung bewegungslos über ein ihnen aufgegebenes Thema meditieren müssen z. B. über die Antwort auf die Frage: „Was ist der Klang der rechten Hand?“ Glauben sie die richtige Antwort gefunden zu haben, so teilen sie sie dem überwachenden Priester mit. Ist sie richtig, so bekommen sie eine neue Frage; im andern Falle geht die Meditation ruhig weiter. Damit niemand dabei einschläft, geht ein Priester mit einem Stocke umher und prügelt jeden munter, der den Zoll der Langeweile zahlt. Diese Versenkung in sein Inneres, Zasen genannt, soll einen wunderbaren Effekt haben, eine unvergleichliche Konzentrationsfähigkeit des Geistes erzeugen, ungeahnte Kräfte erwecken, Hemmungen der Entschlußkraft beseitigen, wie keine andere Vorbereitung. Die Benutzung dieses Hilfsmittels ist ganz im Sinne des Bushido und hat oft unerwartete Wirkungen. Der Baron Miura, der 1895 nach Korea als japanischer Gesandter ging, war durch einen solchen Kursus der Meditation gegangen; er hatte darauf in Söul den Mut, mitzuwirken bei der Ermordung der Königin und sich in seinen Berichten unbefangen und frohlockend zu dieser Tat zu bekennen. Natürlich wurde er sofort abberufen und vor ein Gericht gestellt.

Wenn schließlich nach Benutzung irgend welcher Mittel das erst unmöglich scheinende Ziel erreicht ist, und der Held triumphierend sich das Leben nimmt, dann feiert der transzendentale Bushido seinen höchsten Triumph. Dem bewiesenen Heroismus jubelt in Japan Mit- und Nachwelt ihren Beifall zu.

Was bedeutete das so raffiniert ausgebildete japanische Lehnswesen der Tokugawa-Zeit als Ganzes angesehen an Kraftaufwand und was leistete es! Da waren in den 271 Daimyaten 271 kleine Heere von der kleinsten Dimension bis zu 80000 Mann. Nicht weniger als 400000 Mann übten sich täglich im Gebrauch der Waffen und der Ergründung der Kriegswissenschaft und kannten kaum eine weitere Beschäftigung. Vier Stunden vormittags und vier Stunden nachmittags war Dienst für die jüngeren Leute, die schon mit 14 Jahren ihre Berufspflicht zu erfüllen anfingen. So viele berufsmäßige Krieger, 400000 Mann, gab es im 17. Jahrhundert kaum in ganz Europa. Da in Japan die 45—50 Jahre alten Männer, die erwachsene Kinder hatten, sich aufs Altenteil zurückzuziehen pflegten, so hätte bei einer Invasion noch eine sehr brauchbare Landwehr von Veteranen Verwendung finden können. Da brauchte man fürwahr nicht aus Angst vor fremder Eroberung das Land zu verschließen. Und wozu diente das alles? Um das künstliche Gleichgewicht der Klane aufrecht zu erhalten und den inneren Frieden zu sichern. Bei der konsequent festgehaltenen Abschließungspolitik des Inselreichs war damit der Daseinszweck dieses gewaltigen Apparates erschöpft. Was hätte bei einer Zusammenfassung dieser Kraftsumme nicht während der 250jährigen Tokugawaherrschaft an auswärtigen Unternehmungen geleistet werden können? Wenn man z. B. bloß bei der Eroberung Chinas durch die Mandschus 1644 nicht teilnahmslos geblieben wäre. Von Unternehmungen nach dem nahen Korea ganz zu schweigen.

Unabhängige Geister in Japan haben diesen Mangel der japanischen Entwickelung schon am Ende des 17. Jahrhunderts klar erkannt und, indem sie das Ganze überblickten, ihre vernichtende Kritik nicht zurückgehalten. Der erste dieser Tadler war Kumazawa Banzan, der administrative Leiter des Klans Okayama am Ende des 17. Jahrhunderts, also selbst ein hochgestellter Samurai. Er sagte, daß die Samurai zwar vom Yamato Damashi als dem Geist, der sie beseelt, sprechen, daß sie aber einen so großen, die Nation als Einheit umfassenden Gesichtskreis tatsächlich nicht kannten. Sie seien deshalb eigentlich nur bezahlte Klopffechter, beinahe nur Banditen. Dieser Ansatz zu einer Opposition gegen das herrschende System hat im 18. und 19. Jahrhundert trotz der gelegentlichen Unterdrückungsversuche des Shogunats immer weiter um sich gegriffen. Allmählich wurden die Gedanken der Nara-Periode wieder allgemeiner Besitz. Ein schwärmerischer Nationalismus im Sinne der Wiederherstellung des idealisierten Zustandes der Vorzeit brach sich Bahn. Wie immer in solchen Situationen verband sich damit ein auf Sprache und Literatur gerichteter Purismus. Man wollte das chinesische Element der japanischen Kultur, soweit es entbehrlich war und als fremd empfunden wurde, wieder ausschalten.

(Schluß folgt.)

Ein deutscher Unteroffizier als Leiter einer Schule in Peking.*)

Von Oberstleutnant von Mülmann.

Daß die deutschen Soldaten zu mancherlei Dingen tauglich sind, die eigentlich nicht zu ihrem Dienst gehören, haben wir häufig aus den Berichten über die China-Expedition und aus dem Kriege in Südwest-Afrika erfahren. Es haben die Schutztruppler selbst das Vieh gegen Seuchen geimpft, wo es an Veterinären fehlte, um so das wertvolle Transportmittel Südwest-Afrikas dem Reiche zu erhalten.

Heute aber berichten wir von einem Unteroffizier der deutschen Gesandtschafts-Schutzwache, der mit dem deutschen Expeditionskorps nach China gekommen war und aus eigenstem Antriebe und zunächst nur mit eigensten Mitteln bei einer ganz seltenen Begabung für Sprachen in Peking eine „Deutsch-chinesische Schule" ins Leben gerufen hat. Er eignete sich durch Selbststudium Kenntnisse in der französischen und englischen Sprache an und lernte die chinesische Umgangssprache vollkommen beherrschen. Es ist dies der Sergeant Karl Wilhelm Liebke, von dem wir berichten, und aus dessen Jahresbericht über die am 15. Mai 1905 mit 27 Schülern eröffnete Pekinger Schule wir einige Mitteilungen schöpfen wollen.

Doch zunächst, wie kam Liebke, dieses Muster deutscher Tatkraft, dazu, ein solches, dem deutschen Namen im fernen Osten Ehre machendes Unternehmen ins Werk zu setzen?

Vermöge seiner Sprachkenntnisse wußte er sich in hochstehenden chinesischen Familien Eingang zu verschaffen, und da er auch die chinesischen Sitten und Gebräuche sehr wohl studiert hatte, machte er sich bald eine vorzügliche Stellung unter den Chinesen.

Im Jahre 1904 übertrug ihm der Großsekretär Natung, der jetzt in der Kommission für die Reformen tätig ist, den Unterricht seiner Neffen. Bald traten auch andere Mandarine mit der gleichen Bitte an Liebke heran. Dieser faßte nun den Entschluß, eine Schule zu gründen, in der unter voller Wahrung des chinesischen Charakters und der chinesischen Umgangsformen Söhne besserer Kreise mit westlicher, vor allem „deutscher" Bildung bekannt gemacht werden sollten.

Mit seltenem Geschick, nie erlahmender Willenskraft und größter Zuversicht in das Gelingen führte er seinen Entschluß aus. Mit ganz unwesentlicher Unterstützung von anderer Seite, seine eigenen Ersparnisse, ja selbst seine Löhnung zur Hilfe nehmend, mietete Liebke ein Yamen — ein größeres Häusergeviert — und richtete es zweckentsprechend ein; auch Pensionären wollte er Unterkunft bieten.

Von chinesischen Handwerkern und Mannschaften der Schutzwache wurden die nötigen Geräte gezimmert und aus alten Kistenbrettern Wände hergestellt, um die Zimmer abzugrenzen. Jede Kleinigkeit wurde mit praktischem Sinn dankbarst angenommen und verwendet. Die Lehrmittel wurden aus Deutschland bezogen. Bald stand die Schule fertig da, eine Oase in der eben nicht vornehmen chinesischen Umgebung, so sauber, freundlich und schmuck. Ein großes weißes Schild mit deutscher und chinesischer Inschrift war über dem Eingang angebracht. Es schaut herunter auf das emsige Getriebe der Tin-li-tschang-Straße und erfreut auch das Auge der Chinesen, die es mit dem Fortschritt in ihrem Lande ernst meinen. Den Deutschen, die einmal in diese Stadtgegend kommen, ist es eine Augenweide, denn vergebens suchen sie sonst in Peking nach irgend einem deutschen gemeinnützigen Unternehmen. In der Tat haben wir außer dieser Schule nur noch eine kleine verborgene Klinik aufzuweisen, die von dem deutschen Gesandtschaftsarzte mühsam erhalten wird. Das ist alles, was wir den reichen Hospitälern, Schulen und Missionsanstalten der Engländer, Amerikaner, Franzosen, Japaner und Russen an die Seite stellen können. Und doch träumen wir immer noch von einem ostasiatischen Absatzgebiete für unsern deutschen Handel und unsere Industrie: Wollen wir dafür gar keine ideellen Opfer bringen — keine Pionierarbeit leisten?

Der schlichte deutsche Soldat zeigt uns den Weg!

Liebke gewann für seine Schule tüchtige chinesische Lehrkräfte, auch deutsche Herren fanden sich, die ehrenamtlich in ihren Mußestunden Unterricht erteilten. Soll aber die Schule weiter bestehen und gedeihen, dann müssen ganz andere Mittel als bisher daran gewendet werden, damit fest besoldete deutsche Lehrer für sie gewonnen werden können. Vor allem muß es möglich gemacht werden, den Leiter der Schule, den Sergeanten Liebke, so zu stellen, daß, wenn er nicht mehr Soldat sein wird, er sich der Schule in unabhängiger Lebensstellung ganz wird widmen können. Jetzt kann er nur die ihm vom Dienst frei gelassenen Stunden in der Schule zubringen. Mit unermüdlichem Eifer eilt er am Nachmittag zu ihr hin, lehrt, ordnet und rechnet. Dann schreibt er kleine Aufsätze für die Zeitungen, nur um die notwendigsten Mittel für seine Schule zu beschaffen.

Nicht den geringsten materiellen Vorteil hat Liebke von seiner Anstalt oder erwartet einen solchen, im Gegenteil er muß noch jetzt gelegentlich mit seiner Löhnung einspringen, wenn es gilt, einen gar zu aufdringlichen Schaden abzustellen. Die Schüler und Pensionäre zahlen ein verhältnismäßig geringes Schulgeld, aber erhöht kann es nicht werden, da die großen Missionsschulen der anderen Nationen und besonders die japanischen Anstalten in wohl verstandenem Interesse kaum ein Schulgeld von ihren Zöglingen verlangen.

Jeder, der die deutsche Schule in Peking seit ihrem Bestehen besucht hat, konnte sich davon überzeugen, in wie ausgezeichneter Weise es Liebke und seine Lehrer verstanden haben, ihre Schüler Tüchtiges zu lehren, sie an Zucht und Ordnung zu gewöhnen. Letzteres ist zumal keine Kleinigkeit gegenüber Schülern von verschiedensten Altersklassen und chinesischem Charakter, auch haben viele von ihnen schon in bedenklichem Maße Großstadtluft genossen und erkennen nur schwer die Autorität des Lehrers an.

In Liebkes Schule hängen aber alle Schüler mit großer Liebe an ihrem Direktor, obwohl er nach Soldatenart strenge Zucht hält und genau auf die Haus- und Schulordnung sieht. Neuerdings hat er auch eine recht kleidsame Uniform eingeführt, die mit Stolz von den Schülern getragen wird.

Also der Anfang ist gemacht, sogar ein recht erfreulicher. Doch das Werk wird nur fortgesetzt werden können und sich weiter ausgestalten lassen — es ist sogar an Liebke schon der Wunsch nach einer Mädchenschule heran-

*) Beiträge für die deutsche Schule in Peking nimmt gern entgegen der Verlag der Zeitschrift „Asien" und die Kriegsschule in Metz.

getreten —, wenn die Mittel zu seiner Unterstützung reichlicher fließen.

Der Mann und sein Werk verdienen unsere Aufmerksamkeit und wir hoffen durch diese Zeilen das Interesse in weiten Kreisen für die deutsche Schule in Peking wachzurufen, von deren Existenz bisher nur wenige etwas wußten.

In der Hauptstadt des erwachenden chinesischen Reiches hat Deutschland ein Gesandtschaftsviertel, das sich sehen lassen kann, aber neben der Liebkeschen Schule an gemeinnützigen und zugleich dem deutschen Interesse dienenden Anstalten nur noch die erwähnte kleine Klinik. Und kommt nicht Hilfe, so muß auch die einzige Pflanzstätte des Deutschtums in Peking uns verloren gehen; die Japaner, welche die Bedeutung der Schule für die Zukunft wohl erkannt haben, strecken schon die Hand danach aus.

Es ist zu bedauern, daß wir zu Hause einen solch hohen Erfolg eines Deutschen nicht mehr anerkennen; vielleicht daß die Reformen, die sich jetzt im Reiche der Mitte vollziehen, uns doch zu einer wohlwollenderen Beachtung der Sache zwingen. Dann ist mit der deutschen Schule immerhin ein wenn auch kleiner Anfang gemacht, freilich gering nur im Vergleich mit den gewaltigen Anstrengungen anderer Nationen. Dem deutschen Volk in Waffen aber wird die Schöpfung eines deutschen Soldaten im fernen Osten immerdar zur Ehre gereichen und zeugen für den guten Geist im Heere auch unter ungewohnten Verhältnissen.

Asien im Monat Februar.

Wenn man die äußere Politik der asiatischen Länder für eine gewisse Periode zu überblicken unternimmt, erscheint die Ausbeute verhältnismäßig gering. Für gewisse Gebiete stehen seit langer Zeit gewissermaßen dieselben Themata fest; in Persien handelt es sich z. B. immer und immer wieder um die Verschiebung des englischen und russischen Einflusses gegeneinander. In Afghanistan spielt die englische Liebeswerbung um Gunst und gute Meinung des Emirs die hauptsächlichste Rolle, und in der Türkei zeigt der Wettlauf der europäischen Mächte, den Großherrn in gute Stimmung zu setzen, von Zeit zu Zeit immer wieder dieselben Phasen und Formen. Zurzeit ist bezüglich Konstantinopels die englische -Brunnenvergiftung wieder obenauf. Die energische Aktion des deutschen Botschafters gegen Fehim Pascha, die sich tatsächlich des Beifalls aller besseren und reformfreundlichen Elemente in der Türkei zu erfreuen hat, und durch die das Ansehen Deutschlands moralisch gewann, läßt die politischen Agenten Englands nicht schlafen, und sie behaupten neuerdings, daß der Sultan voll Ärgers über den durch Deutschland ausgeübten Druck seine Politik in England freundlichem Sinne revidieren werde. Was den Emir von Afghanistan anlangt, so scheint er in der Tat mit den englischen Machthabern in Indien nicht nur äußerlich Frieden, sondern darüber hinaus sogar Freundschaft geschlossen zu haben. Sein sogenannter Abschiedserlaß ist in den wärmsten Ausdrücken gehalten, und daß es nicht bei Phrasen und Redensarten sein Bewenden haben soll, läßt sich deutlich aus dem Umstande erkennen, daß die Engländer als erste reale Konzession die Bewilligung einer englischen Bank für Afghanistan erhalten haben. Der für das Frühjahr in Aussicht genommene Gegenbesuch des indischen Vizekönigs wird geeignet sein, das einmal Gewonnene weiter zu befestigen. In Persien ist die Lage zurzeit noch völlig ungeklärt. Wenn die neuesten Telegramme besagen, zwischen Rußland und England sei bezüglich dieses Staates ein Abkommen zustande gekommen, laut welchem Rußland seinen Handel künftig nur vom Kaspischen Meere, England dagegen vom Persischen Meerbusen aus betreiben solle, so scheint das lediglich der müßige Ausdruck gewisser Binsenwahrheiten zu sein. Der junge Schah scheint sich und seinen Einfluß erfolgreich zu behaupten: sitzt er erst fest im Sattel, so wird er auch dem Vordrängen der europäischen Machthaber wieder ein Ende bereiten.

Weit fruchtbarer erscheint es, sich mit der inneren Politik der asiatischen Länder zu beschäftigen; denn solche ist heute bereits geeignet, das Interesse der europäischen Nationen aufs höchste in Anspruch zu nehmen. Daß hierbei in erster Linie China in Betracht kommt, ist selbstverständlich. Von allen Vorgängen im Inneren des Himmlischen Reiches, die geeignet sind, die Aufmerksamkeit Europas auf sich zu ziehen, erscheint keine wichtiger und charakteristischer als diejenige auf dem Gebiete des Unterrichtswesens. Ich habe schon bei früheren Gelegenheiten dargelegt, daß gerade eine nähere Betrachtung des Erziehungswesens und der alten Wissenschaften Chinas die besten Aufschlüsse gibt darüber, was man für die Zukunft vom weltpolitischen Auftreten der Chinesen erwarten kann. Ich wies darauf hin, wie ungemein ausgedehnt das Bildungsstreben der Chinesen sei; wie die Zahl der Immatrikulationen an Hochschulen im Reiche der Kaiserin-Witwe unendlich größer sei als im europäischen Westen oder im amerikanischen Osten; man erinnere sich, daß bis vor kurzer Zeit in China keine höhere Ehre zu erreichen war, als diejenige der Überwindung des höchsten literarischen Examens. Es ist schon wiederholt darauf hingedeutet worden, daß das alte Literatentum gewissermaßen kalt gestellt und eine grundsätzliche Änderung für das gesamte Schulwesen Chinas im Werke sei. Die jetzt vorliegenden Berichte lassen erkennen, wie tief einschneidend die Wirkung gerade der Schulreform schon genannt werden muß. Auf kaiserliche Verordnung ist ein besonderes Unterrichts- oder Erziehungs-Ministerium in Peking eingesetzt. Allerorten in den Provinzen sind Behörden etabliert, welche diesem Ministerium direkt unterstellt sind. Normalien für Lehrpläne sind gegeben und veröffentlicht. Voll Zorn und Gram über die gewaltsame Einführung so vieler Neuerungen, über die Antastung dessen, was ihnen bisher als ein reservierter Besitz ihrer Kaste, gewissermaßen als ein Heiligtum galt, haben zahlreiche Schulmeister in China während des letzten Jahres ihren Abschied genommen und sich ins Privatleben und in unfruchtbare Oppositionsstellung zurückgezogen, nachdem sie, wie der „Ostasiatische Lloyd" nach chinesischer Manier sich ausdrückt, „lange das Feld mit der Zunge bebaut hatten". Die Reformbewegung auf dem Gebiete des Unterrichtswesens war zunächst nicht allerorten populär. Schon der Umstand, daß man den Gemeinden und verschiedenen

Bevölkerungsklassen zum Zwecke der Errichtung neuer Schulen nicht unbeträchtliche Steuern auferlegen mußte, hat dieser Reform viele Feinde geschaffen. Es traten hinzu die von den buddhistischen Mönchen, als Müßiggängern und Inhabern fetter Pfründe, ausgehenden Widerstände. Die Versuche der Buddha-Priester, das Volk gegen die Fortnahme der Tempel zu Schulzwecken aufzuhetzen, haben an einzelnen Orten sogar zu kleinen Lokalrevolutionen geführt. Aber im allgemeinen hat der Fortschritt seinen Weg genommen, ohne irgendwo wesentlich aufgehalten zu werden. Schon heute haben die Buddha-Priester eingesehen, daß es vergeblich sei, sich gegen die neuen Institutionen zu stemmen: so haben sie selbst zahllose Schulen eingerichtet, um auf diese Weise den am anderen Ende verlorenen Einfluß wiederzugewinnen. So weit man es überblicken kann, hat sich die Bevölkerung und die Beamten-Hierarchie bereits dareingefunden, die Lasten auf sich zu nehmen, die die neuen Verordnungen ihnen auferlegen. Daß diese Lasten nicht geringe sein können, ergibt sich unter anderem schon daraus, daß in China nicht nur der Unterricht an den öffentlichen Schulen kostenlos erteilt wird, sondern daß die Schüler, meist in Internaten untergebracht, auch freie Beköstigung und Uniform erhalten. Die Bewegung auf dem Felde des Erziehungswesens hat die Entstehung einer ganzen Literatur nach sich gezogen. Zahllos sind die neu erscheinenden Schulbücher; sie enthalten nicht mehr die alten gelehrten Weisheiten der Konfuzianisten und anderer Morallehrer, sondern sie wenden sich, in nicht ungeschickter Anlehnung an die europäischen Muster, in der Tat auf praktische Dinge; die chinesischen Kinder bekommen heute mit und in ihren Schulbüchern nicht mehr eine mechanisch auswendig zu lernende, nur für den weit Fortgeschrittenen verständliche klassische Gelehrsamkeit, sondern mannigfache Illustrationen von Gegenständen des praktischen Gebrauchs oder Objekten aus der Naturgeschichte und dem Bereich anderer exakter Wissenschaften. Man hat die Axt an die Wurzel des ganzen gewaltigen Baumes des chinesischen Unterrichtswesens gelegt, als man zum Schrecken aller Reformfeinde daran ging, die Krone herauszuschneiden, die große literarische Prüfung zu beseitigen. Während früher der Gipfel der Macht, das höchste Staatsamt nur von Absolventen dieser Prüfung erreicht werden konnte, sind heute an dieser Stelle Anforderungen eingesetzt, welche von denen der früheren Periode grundverschieden sind. Ist man doch sogar so weit gegangen, daß man in größerem Umfange Mädchenschulen errichtet hat. Bisher wurden in teuren Privatanstalten und meist nur gelegentlich Töchter der höchsten Bevölkerungsklassen, der reichen Leute unterrichtet. Die Bevölkerung im allgemeinen war und ist in ihrer Mehrheit noch heute davon überzeugt, daß die Tugend der Frau auf ihrer Unkenntnis beruhen müsse. Jetzt aber werden allenthalben vom Staat und von Privatleuten Mädchenschulen errichtet, in denen neben nützlichen Kenntnissen gegen manche alte Sitte bzw. Unsitte mobil gemacht wird. Wie bei Gelegenheit anderer grundlegender Umformungen haben sich auch für das Gebiet des Erziehungswesens die nötigen Fanatiker gefunden, die durch Selbstmord — das heißt nach chinesischer Anschauung durch den Heldentod — die Überlebenden zu größerem Eifer und schnellerem Fortschritt begeistern wollen. Ein chinesischer Student, der von Japan her einen bezüglichen Appell an den Kaiser von China gerichtet hatte, stürzte sich auf der Rückkehr in die Heimat zur Bekräftigung seiner Bittschrift vom Schiff ins Meer. Eine Witwe in Hunan, die eine Töchterschule errichtet hatte, der aber niemand am Orte junge Mädchen anvertraute, erhängte sich im Schulzimmer, in ihrer Hand ein Schriftstück haltend, welches besagte, daß sie in den Tod gegangen sei, um den Eltern der jungen Mädchen des Ortes die überragende Wichtigkeit der von ihr verfolgten Bestrebungen nahezulegen.

Natürlich mußte mit der Umformung und Vereinheitlichung des Erziehungswesens auch eine Umformung und Vereinheitlichung auf dem Gebiete der Sprache Hand in Hand gehen. Von wissenschaftlicher Auffassung der sprachlichen Probleme, von einer durchdachten Grammatik oder Syntax hatten die Chinesen noch in den siebziger oder achtziger Jahren kaum eine Ahnung. Erst dem Einfluß gelehrter Missionare und anderer Fremden ist es gelungen, hier gewisse Anfänge zu schaffen. Die zahllosen Millionen des chinesischen Reiches sprechen durchaus nicht eine Sprache. Nicht nur der Norden dem Süden, sondern häufig auch eine Provinz dicht neben der anderen bleiben einander unverständlich. Die Dialekte sind im Laufe der Zeit so charakteristisch ausgebildet worden, daß man sie trotz einer gemeinsamen Grundlage als eigene Sprachen ansprechen muß. Die Regierung ist bemüht, über alle diese Dialekte hinweg die Sprache der Regierenden zur allgemeinen Kenntnis und Anerkennung zu bringen. Wir würden sagen: das „hochchinesische“, in China heißt es das „Mandarin“, d. h. die Sprache, die gemeinhin von den Mandarinen gesprochen wird. Man hat neuerdings versucht, in die chinesischen Schriftzeichen System zu bringen und von der rein mechanischen Aneignung zur systematischen überzugehen. Eine Art Alphabet ist aufgestellt: das japanische Vorbild läßt sich an dieser Stelle nicht verkennen; — auch nicht auf dem Gebiete der neuesten chinesischen Literatur selbst.

Unter dem Einflusse der Bewegung auf dem Gebiete der Sprache ist auch sehr rasch eine neuartige Presse emporgewachsen. Nicht nur Zeitschriften und Journale mit Illustrationen, häufig sogar satirischer und politischer Art, sondern vor allen Dingen eine große Menge gemeinverständlicher Tageszeitungen haben das Licht der Welt erblickt; freilich häufig genug nur, um durch den Einfluß eines erschreckten Mandarinen schon nach kurzer Zeit wieder zu verschwinden. Diese Zeitungen haben es aufgegeben, wie ihre Vorgängerinnen möglichst gelahrt und dunkel im Ausdruck zu sein, was aber besonders wichtig ist: sie sind meist von reformatorischen Ideen durchsetzt und leisten der Reformbewegung aus diesem Grunde wesentliche Dienste. Schon sind an einzelnen Plätzen sogar öffentliche Lesehallen errichtet, in denen solche Zeitungen unentgeltlich ausliegen. An manchen Stellen sind sogar besondere Erklärer eingesetzt, die dem des Lesens Unkundigen den Inhalt der Tageblätter mitteilen und sich mit ihm in erklärende Disputationen einlassen. Selbst Frauenzeitungen fehlen nicht, die gegen allerlei veralteten Brauch angehen, wie es zum Beispiel das Einschnüren der Füße ist.

Besonders interessant ist es, in welchem Umfange sich die europäischen Nationen bemühen, auf die Weiterbildung der Chinesen und damit auf das Gebiet der geistigen Einwirkung Einfluß zu gewinnen. Es ist leider noch allzuwenig bekannt, daß von England in dieser Richtung alljährlich Riesensummen aufgewendet werden, daß selbst Frankreich in China an 4000 Missionsschulen unterhält und daß speziell wir Deutsche an dieser Stelle schmählich zurück-

geblieben sind. Ich werde an anderer Stelle versuchen, dies Thema ausführlich und unter Beibringung statistischer Belege zu beleuchten. Hier sei nur erwähnt, daß diejenigen deutschen Nationalpolitiker, welche längere Zeit in China tätig sind oder gewesen sind, immer und immer wieder die Wichtigkeit der hier vorliegenden Arbeit betonen. Speziell der „Ostasiatische Lloyd" hat sich in dieser Richtung ein hohes Verdienst erworben, und wenn wirklich den von ihm und gewissen Autoritäten gegebenen Anregungen neuerdings Folge gegeben werden wird, so ist eine solche Wendung auf das freudigste zu begrüßen. Die Gouvernementsschulen und die übrigen Schulen, welche wir in Kiautschou und dem Einflußgebiet von Schantung errichtet haben, blühen rasch empor. Das Reformgymnasium in Tsingtau hat in den letzten 4 Jahren 60 neue Schüler gewonnen, und im Juli werden zum ersten Male die reifen Untersekundaner die Schule mit dem Einjährigfreiwilligen-Zeugnis verlassen. Diese Schule wird von 13 auswärtigen Schülern besucht, und ein jetzt unter der Leitung des Oberlehrers Künzel stehendes Internat beherbergt 10 Knaben. Für Chinesen speziell existieren 2 Gouvernements- und 2 Volksschulen, außerdem einige Missionsschulen. Im nächsten Schantunggebiete sollen außerdem 246 chinesische Privatschulen mit über 5000 Schülern bestehen. Wenn man sich doch von der dringenden Notwendigkeit überzeugen möchte, daß unsere ostasiatischen Bestrebungen nichts mehr fördern kann als die Erziehung von Chinesen in deutscher Sprache und deutscher Sitte. Schon die Art des chinesischen Importgeschäftes, das lediglich durch Vermittelung des chinesischen Komprадors sich abwickeln kann, macht das zur unumgänglichen Notwendigkeit.

Man unterschätzt gemeinhin immer noch das Bildungsbestreben der ostasiatischen Völker und seinen Einfluß auf das, was wir Weltpolitik nennen. Wir sollten insbesondere auf denjenigen Gebieten eingreifen, in denen unser Einfluß unvermerkt dadurch fortschreiten kann, daß er der eingeborenen Bevölkerung Chinas gleichzeitig schätzenswerte Dienste leistet und Wohltaten bringt; das ist beispielsweise auf dem Gebiete der ärztlichen Hilfe der Fall. Außerordentlich zu begrüßen ist es deshalb, daß sich im November v. J. in Frankfurt am Main endlich ein „Deutsches Institut für ärztliche Mission" gebildet hat, das unter dem Vorsitze Paul Lechlers sich demnächst in Tübingen ein Heim schaffen wird. Weiter aber wäre es zu begrüßen, wenn solche Bestrebungen direkt in den ostasiatischen Osten hineingingen und dort eine Stätte für ihre segensreiche Tätigkeit etablierten. Hoffen wir, daß auf diesem Gebiete werktätige Arbeit demnächst zu sichtbarem Erfolge führen möge.

Wertvolle Fingerzeige in dieser Richtung geben uns die Zustände in Niederländisch-Ostindien. Bekanntlich ist die Chineseneinwanderung gerade nach diesem Gebiete außerordentlich ausgedehnt. Seit vielen Jahrzehnten ist fast der gesamte Kleinhandel, daneben aber auch ein großer Teil des Grundbesitzes, so weit er überhaupt veräußert werden darf, in chinesische Hände übergegangen. Die holländische Regierung hat leider dem Bildungsstreben dieses Bevölkerungsteiles ihrer Kolonien nicht entsprochen. Mit Recht beklagen sich hervorragende Chinesen aus jener Gegend, daß es lange Zeit und noch heute als eine besondere Gnade betrachtet würde, wenn Chinesenkinder in den holländischen Schulen Aufnahme fänden. So ist man dazu gekommen, in Batavia einen großen chinesischen Unterrichtsverein zu gründen, der besondere chinesische Schulen errichten und — die Schüler dieser Schulen allmählich Holland entfremden wird. Die Chinesenkinder, die in den holländischen Schulen keine Aufnahme fanden, wandten sich massenhaft nach der Raffles-school in Singapore, wo England sich vorurteilslos genug zeigte, keine nationalen Unterschiede zu machen. Die chinesische Schulvereinigung errichtete ihre Schulen zunächst mit holländisch-chinesischem Kursus. Man erbat von der holländischen Regierung Subvention, erfuhr aber unbegreiflicherweise wiederholt die schroffste Abweisung. Die Folge war, daß man das Holländische allmählich aus dem Lehrplan verschwinden ließ und dafür das Englische einsetzte, nachdem man von England her allerlei Förderung erfahren hatte. Über eine halbe Million Chinesen wohnen in den holländischen Kolonien; China selbst hat sich, entgegen der früher verfolgten Politik, dieser Schulen angenommen, und im letzten Jahre hat nicht nur ein chinesischer Oberinspektor diese Schulen besucht, sondern der Vorsitzende der Schulvereinigung hat vom Kaiser von China sogar den Mandarinen-Titel erhalten. Merkwürdigerweise begegnen die Holländer den Japanern ganz anders und behandeln sie auf ungefähr gleichem Fuße. Daher kommt es auch, daß neuerdings zahlreiche Chinesen aus Holländisch-Ostindien für eine gewisse Zeit nach Formosa gehen und von dort als naturalisierte Japaner zurückkehren. Die japanische Regierung arbeitet übrigens ebenfalls auf diesem Gebiete; denn es treten allerorten auf dem holländischen Sunda-Archipel japanische Lehrer auf, die ihren Unterricht gratis erteilen. Vorbildlich auf diesem Gebiete bleibt aber wiederum England: es bringt in seiner Machtsphäre unter anderem alljährlich für die zwei besten Schüler Preise zur Verteilung, die zum Studium von Chinesen oder Japanern in London Gelegenheit bieten sollen; der erste Preis, der an den Schulen von Singapore zur Verteilung kommt, beläuft sich auf die stattliche Summe von 5000 $!

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Absatzgelegenheit für landwirtschaftliche Maschinen in der Türkei.

Auf Veranlassung eines türkischen Würdenträgers wurden vor einiger Zeit eine Anzahl landwirtschaftlicher Maschinen aus europäischen Fabriken bezogen und in das Vilajet Konia zur probeweisen Benutzung geschickt. Die mit diesen Maschinen angestellten Versuche haben so gute Ergebnisse gezeitigt, daß die Pforte das Ministerium für Handel und öffentliche Arbeiten beauftragt hat, in seinem Budget die nötigen Fonds vorzusehen zum Ankauf einer großen Anzahl landwirtschaftlicher Maschinen aller Art, die in allen Provinzen des Reiches verteilt werden sollen.

(Konstantinopler Handelsblatt.)

Gründung einer Automobil-Gesellschaft in Varna.

Auf Anregung des Herrn Wladimir Ewaschtschiew, Mitchefs der Firma G. Matejew & W. Ewaschtschiew, hat sich in Varna die Automobil-Transport-Aktien-Gesellschaft gegründet. Sie wird den Personenverkehr in der Umgebung von Varna betreiben und namentlich die Strecken Varna-Dobritsch und Varna-Baltschik regelmäßig befahren.

(Bulgarische Handelszeitung.)

Russisches Asien.

Bau neuer Eisenbahnlinien in Russland.

Da bei dem Conseil der Kongresse der Vertreter der Industrie und des Handels eine besondere Kommission für Eisenbahnangelegenheiten gebildet worden ist, werden nun an den Conseil aus der Provinz zahlreiche Gesuche um Bau neuer Eisenbahnlinien gerichtet. Ein solches Gesuch ist auch vom Kongreß der Gold- und Platinaindustriellen im Gouvernement Perm angeregt worden, welcher der Ansicht ist, daß die Goldindustrie des Permer Rayons sehr an der Anlegung folgender Eisenbahnlinien interessiert sei: 1. Jekaterinburg—Schadrinsk—Kurgan als Verbindungslinie zwischen der Nordischen Transit- und der Sibirischen Bahn und zur Versorgung des Permer Rayons mit Fleisch, Getreide und Hafer, 2. Newjanski-Werke—Irbit—Dorf Tabarinskoje, 3. Nadeshda-Werke—Wssewoloda—Iwdel und Nikito—Iwdel (diese Linie würde eine Fortsetzung der Bogosslowstrecke nach Norden sein), 4. Eisenbahnlinie von einer der Stationen der im Punkt 3 bezeichneten Linien nach dem Petscherski-Naphtharayon, 5. Station Bischkil der Ssamara—Slatouster Bahn und Katschkar—Troizk.

(St. Petersburger Herold.)

Projekt einer neuen Eisenbahnlinie Armawir—Tuapse im Kaukasus.

Eine Kapitalisten-Gruppe in Tiflis bemüht sich um den Bau einer Eisenbahnlinie Armawir—Maikop—Tuapse (Weljaminowsk) Hafen. Die Voruntersuchungen, die bereits vor 4 Jahren gemacht wurden, sind zum Zwecke einer Kürzung des Kostenanschlages durchgeprüft worden, wobei derselbe von 36000000 Rubel auf 26000000 Rubel herabgesetzt worden ist. Durch das neue Projekt sind die Stationsbauten in der Erwägung vermindert worden, daß bei irregulärem Betrieb und Mangel an Waren mit dem Bau jeder Art von Speichern, Packhäusern, gedeckten Plattformen usw. für den Güterverkehr gewartet werden könne.

Die Unternehmer beabsichtigen, jetzt schon 4000000 Rubel oder die Hälfte des Aktienkapitals zu hinterlegen, die andere nach Maßgabe der Eröffnung des temporären Verkehrs, und haben die Regierung gebeten, ihnen die Emission eines Obligations-Kapitals von 18000000 Rubel zu gestatten.

Die Gesellschaft ist auch bereit, den Bau des Hafens für die Zahlung von 1/2 Kop. pro Pud der überseeischen Frachten zu übernehmen, welche gegenwärtig von der Krone erhoben werden. Mit der Zeit hoffen die Unternehmer über Suchum nach Sugdidy auf die Station Nowo Senaki der Transkaukasischen Eisenbahn herauszukommen.

Das Gesuch ist durch den Statthalter des Landes gegangen, und die Unternehmer sind überzeugt, daß es den Interessen der zentralen Eisenbahn Tiflis—Wladikawkas nicht widerspricht und sich selbständig rentieren würde als westliche kaukasische Hauptbahn.

(Nach d. Torg. Promyschl Gazeta.)

Die Irbiter Messe.

In Irbit sind bereits die Transportkontore zusammengekommen und mit dem Empfange der für die Messe bestimmten Waren beschäftigt. Die Ankunft der Händler auf der Messe hat früher als sonst begonnen, und auch die Menge der eintreffenden Waren ist größer als im vorigen Jahre. Die Verhältnisse sind sehr günstig, so daß Aussicht dafür vorhanden ist, daß die Messe einen sehr lebhaften Verlauf nimmt. Als einer der Hauptfaktoren, die den Ausgang der Geschäfte auf der Messe nach der einen oder der anderen Richtung hin beeinflussen, ist die Getreideernte in denjenigen Gegenden zu betrachten, die auf der Messe ihre Geschäfte abwickeln. Für Irbit kämen hier also Sibirien und Perm in Betracht. Nach Angaben der Hauptverwaltung für Landorganisation und Ackerbau war sowohl in Sibirien als auch in Perm die diesjährige Getreideernte im allgemeinen mittelmäßig und stellenweise sogar über mittel. Infolge verstärkter Nachfrage seitens der Mißerntegouvernements der Zentralzone Rußlands waren die Getreidepreise während des Jahres 1906 in Sibirien und Perm verhältnismäßig hoch. Bei der verhältnismäßig großen Getreideernte und den hohen Preisen haben die Bauern Geld, was darin zum Ausdruck gekommen ist, daß der Handel in den einzelnen Ortschaften ein sehr lebhafter gewesen ist, was wieder in Irbit die Nachfrage nach europäischen Waren steigert.

(St. Petersburger Zeitung.)

Eröffnung einer Warenbörse in Kokand (Ferghanagebiet).

In Kokand ist eine Warenbörse eröffnet worden. Es ist dies die erste Börse in Mittelasien, wodurch die Bedeutung des dortigen Handelszentrums bewiesen wird. Als erster Präsident ist Andreas Siegel gewählt worden.

(Nach einem Bericht des Kais. Konsulats in Baku.)

Russische Butterausfuhr im Jahr 1906.

Die amtlichen Statistiken für das Jahr 1906 weisen eine starke Zunahme der Einfuhr russischer Butter in den Hauptkonsumländern auf. Besonders stark ist die russische Buttereinfuhr in Großbritannien gestiegen. Während die gesamte Buttereinfuhr Englands gegen 1905 nur um 4,6% gestiegen ist, hat sich der Import aus Rußland (mit Einschluß von Finnland) um 31,5% vermehrt. Auf dem englischen Markte dürfte aber die kleinste Erhöhung der Preise, da bedeutende Eingänge an Kolonialbutter bei deren verhältnismäßig niedrigen Preisen guten Absatz finden, eine Abnahme der Nachfrage nach sich ziehen.

Deutschland hat im Jahre 1906 seine Buttereinfuhr aus Rußland gegen 1905 um über 20% gesteigert, die gesamte deutsche Buttereinfuhr zeigte jedoch ein Mehr von nur 1,7% gegenüber dem Vorjahr.

Von verschiedenen Seiten im Auslande wird über die geringe Qualität der russischen Butter im Verhältnis zu den hohen Preisen geklagt. Aber nicht nur im Auslande, sondern auch auf dem einheimischen Markte werden Klagen über die Qualität der russischen Butter verlautbar. Die St. Petersburger Eier- und Butterbörse hat sich daher schon mit der Frage über eine Ausarbeitung von Normen zur Feststellung der verschiedenen Buttersorten beschäftigt.

Auf den russischen Märkten hat sich die Stimmung mit dem Aufhören der starken Fröste, die dem Transport der Ware hinderlich waren, wieder belebt; da die Nachfrage nach frischer Butter das Angebot übersteigt, macht sich eine steigende Tendenz der Preise bemerkbar.

(Nach Torg. Prom. Gaz.)

Zur Goldgewinnung im Ural.

Die „Französische anonyme Gesellschaft“ soll im Frühjahr in einer ihrer Goldgruben ein Werk zur Verarbeitung von goldhaltigem Schlamm errichten. Es soll dort außer dem Schlamm aus den eigenen Gruben noch der von anderen benachbarten Gruben verarbeitet werden.

(Nach Torg. Prom. Gaz.)

Zolltarifänderung für das Transkaspigebiet und das Khanat Buchara.

Nach einer Mitteilung des „Pioneer“ vom 20. Januar d. J. soll die russische Regierung die Einfuhrzölle für die aus Afghanistan nach den mittelasiatischen Khanaten eingehenden Waren auf 5 v. H. des Wertes herabgesetzt haben.

Indien und Australasien.

Die Rizinusernte der Präsidentschaft Madras im Jahre 1906/07.

Über die Rizinusernte in Madras für die Saison 1906/07 enthält der amtliche Bericht der Präsidentschaft vom 14. Dezember 1906 folgende Angaben.

Das mit Rizinus in den Raiyatwaridörfern bis Ende November 1906 bestellte Areal beträgt 452400 Acres und ist um 16% größer als das vorjährige. Hinter dem Durchschnitt der in den voraufgegangenen 5 und 10 Jahren besäeten Fläche bleibt das Areal des laufenden Jahres aber noch um 7 bzw. 16% zurück. Die Zunahme des Anbaues tritt am meisten hervor in den Bezirken von Anantapur, Cuddapah und Guntur und wird den rechtzeitig eingetretenen Niederschlägen zugeschrieben. Die Aussaat hat im allgemeinen im Juli oder August stattgefunden, also in denjenigen Monaten, in welchen sie für gewöhnlich zu geschehen pflegt. Der Stand der Saaten ist ziemlich gut bis gut, doch macht sich an manchen Orten schon Mangel an Regen bemerkbar. Man rechnet auf einen Ertrag von 73% einer Normalernte.

Einzelheiten über den Anbau von Rizinus in den hauptsächlichsten Anbaugegenden der Präsidentschaft ergeben sich aus der nachfolgenden Übersicht:

Anbaugegenden	Besäete Fläche in 100 Acres				% einer Normalernte
	1906/07	1905/06	im 5jährigen Durchschnitt	im 10jährigen Durchschnitt	
Circars	56,6	47,2	64,9	83,8	75
Dekkan	294,8	252,4	300,5	235,1	75
Carnatic	25,0	16,7	21,9	29,7	60
Mittlerer Teil	61,1	59,3	79,5	80,9	73
Südlicher Teil	14,9	13,5	19,5	22,2	66
Überhaupt	452,4	389,1	486,3	541,7	73

(Nachrichten f. Handel u. Industrie.)

Aussichten der indischen Weizenernte 1906/07.

Das erste Memorandum über die gesamte Weizenernte Britisch-Indiens für die Saison 1906/07 ist unter dem 27. Dezember 1906 veröffentlicht worden. Die Schätzungen, die diesem Berichte zugrunde liegen, umfassen ein Areal, das 71,2% der gesamten, in Britisch-Indien unter Weizenkultur stehenden Fläche, wie sie aus dem Durchschnitt der fünf mit dem Jahre 1904/05 abschließenden Jahre berechnet ist, ausmacht. Die größten Weizenflächen befinden sich im Punjabgebiet und in den Vereinigten Provinzen. Über das Areal der letzteren liegt indessen ein endgültiger Bericht noch nicht vor, sondern nur eine rohe Schätzung, die auf Grund der aus den Bezirken bisher eingegangenen Berichte aufgestellt ist. Aus den Provinzen Bombay und Sind ist der Bericht nicht zur rechten Zeit eingegangen; im Durchschnitt der oben erwähnten 5 Jahre entfiel auf diese Provinzen eine Fläche von 2326200 Acres. Läßt man Bombay und Sind unberücksichtigt, so kommt auf die übrigen Provinzen, auf die sich das Memorandum bezieht, im Durchschnitt der fünf mit 1904/05 abschließenden Jahre ein Weizenareal von 18438300 Acres, das im Jahre 1905/06 bis auf 18729300 Acres angewachsen und für das Jahr 1906/07 auf 10% höher oder auf 20599900 Acres zu veranschlagen ist.

Der Stand und die Aussichten der Saaten werden allgemein als gut bezeichnet, wenn auch noch viel von dem Ausfall der Winterregen abhängen wird. In einzelnen Teilen des Punjab soll sich bereits Regenmangel geltend gemacht haben; es lauteten aber die Meldungen in den letzten Tagen günstiger, da in großen Teilen dieser Provinz ausreichender Regen gefallen sein soll.

Änderung in dem Tarif der Warenwerte in Niederländisch-Ostindien.

Das Verzeichnis der im 1. Vierteljahr 1907 bei der Berechnung der Ein- und Ausfuhrzölle in Niederländisch-Ostindien zugrunde zu legenden Warenwerte weist gegenüber dem seitherigen Stande folgende Änderungen auf:

A. Einfuhrwaren.

Gruppe	Gulden	Bisher Gulden
1. Porzellan:		
Statt „Teetöpfe, weiß usw." ist gesetzt: „Teetöpfe, achtkantig, weiß usw."	.	
Teetöpfe, chinesische, mit Tassen, in Rohrkörbchen . . . Stück	1,10	1,80
Teetöpfe, chinesische, ohne Tassen, in Rohrkörbchen . . . Stück	1,—	1,35
2. Drogen und Medizinalwaren:		
Kupfervitriol . . . . kg	0,33	0,275
Stangenschwefel in Fässern oder in Säcken von 60 kg und darunter . . . . kg	0,09	bisher anderer Wortlaut
Desgl. in Fässern oder in Säcken von mehr als 60 kg . . . kg	0,08	
3. Eßwaren, nicht anderweit genannt:		
Gemüse, andere, in 1/2 Büchsen Büchse	0,35	0,35
(Die zu diesem Artikel gehörige Anmerkung hat folgenden Wortlaut erhalten: „Zuckererbsen u. japanische Gemüse: besonderer Wert".)		
Honig, anderweit nicht genannt kg	0,60	0,60
(Zu diesem Artikel ist folgende Anmerkung hinzugetreten: „Honig in Fässern: besonderer Wert".)		
6. Garne:		
Gefärbte Garne:		
schwarz . . . . kg	1,56	bisher nicht aufgeführt
9. Eisen- und Stahlwaren:		
Werkzeuggarnituren . . . 100 kg	135	165
14. Baumwollenwaren:		
Schirting und Longcloth:		
27 Fäden und weniger . . kg	1,—	0,95
28 Fäden bis einschl. 33 Fäden kg	1,18	0,12
34 „ „ „ 40 „ kg	1,50	1,44
Gefärbte Baumwollenstoffe:		
Drillich, blau . . . . kg	1,25	1,30
Salimporis, blau . . . . . kg	2,30	bisher nicht aufgeführt
andere . . . . kg	1,75	1,95
Tarlatan, Kammertuch, Organdin, Tüll u. dgl. Gewebe ausgenommen Musselin . . . . kg	5,50	5,50 (anderer Wortlaut)
18. Möbel:		
Stühle ohne Armlehnen Stück	3,—	3,75
29. Wagen und Wagenteile:		
Wagenräder ohne Eisenbeschlag Stück	11	11
(Zu diesem Artikel ist folgende Anmerkung hinzugekommen: „Amerikanische: besonderer Wert".)		
Wagenräder:		
amerikanische, ohne Eisenbeschlag . . . . Stück	weggefallen	15,40
amerikanische, mit eisernen Reifen u. Eisenbeschlag an der Nabe . . . . Stück	weggefallen	19,80

B. Ausfuhrwaren.

Gruppe	Gulden	Bisher Gulden
Schaf- und Ziegenhäute, ganz oder beschädigt . . . . . kg	weggefallen	1,10
Häute*):		
von Schafen . . . . kg	0,90	bisher nicht aufgeführt
von Ziegen . . . . kg	2,50	bisher nicht aufgeführt

(Extrabeilage zum Javaschen Courant.)

Ostasien.

Die japanische Reisernte 1906

Die Zeitschrift „The Japan Weekly Mail" gibt die nachstehende dritte Schätzung der letztjährigen Reisernte in Japan, welche die Ernteverhältnisse nach dem Stande am Ende des Monats Oktober berücksichtigt und daher wohl als die letzte Schätzung anzusehen ist. Hiernach wird der Ertrag der letztjährigen Ernte mit 46830409 Koku**) oder 3 Prozent geringer als die zweite Schätzung anzunehmen sein, eine Erscheinung, welche auf die ungewöhnlich kalte Witterung im Oktobermonat zurückzuführen ist, wodurch die späte Reissorte (okute) sich nicht günstig entwickeln konnte. Trotzdem dürfte die letztjährige Ernte diejenige des Jahres 1905 um fast 20 Prozent und den Durchschnittsertrag in den letzten Jahren um 10 Prozent übersteigen. Das Ergebnis der Reisernte seit 1896 ist nachstehend ersichtlich gemacht:

Jahr	Ertrag Koku	Jahr		Ertrag Koku
1896	36240351	1903		46473298
1897	33039293	1904		51430221
1898	47387666	1905		38181117
1899	39698258	1906	I. Schätzung	50539936
1900	41466422	1906	II. „	48376451
1901	46914434	1906	III „	46830409
1902	36932266	Durchschnitt		42546706

Bahnbauten in der chinesischen Provinz Tschekiang.

Die Versuche, das Bahnnetz der Linie Schanghai—Sutschau—Nanking, die bekanntlich von einer englischen Gesellschaft erbaut wird, auch nach Süden hin in die Provinz Tschekiang auszudehnen, sind nunmehr als gescheitert zu betrachten.

Die reiche Provinz Tschekiang hat es durch andauernd starken Protest ihrer Gentry und unterstützt durch die heutige Strömung in China nunmehr durchgesetzt, die Bahn als Provinzialbahn zu bauen und jede fremde Beteiligung auszuschließen.

Verschiedentlich haben in den letzten Monaten Versammlungen der Gründer in der Provinzialstadt Hang-tschou stattgefunden.

An der Spitze des Bahnunternehmens stehen die angesehensten Männer der Provinz Tschekiang. Technischer Leiter ist der Tautai Lo-kuo-shui, eine in Beamtenkreisen geschätzte Persönlichkeit. Er hat auf der polytechnischen Schule in Troy (Staat New York) seine Studien absolviert und ist bei dem Bau der Pinghsiau-Bahn und bei der chinesischen Nordbahn erfolgreich tätig gewesen.

*) Hierzu ist folgende Anmerkung gekommen: „Ganz oder beschädigt".

**) 1 Koku = 180,39 l.

Die Tschekiang Gentry kann auf ihren bisherigen Erfolg mit Befriedigung zurückblicken. Genügend Geld für eine größere Teilstrecke scheint bereits aufgebracht zu sein. Wie chinesische Zeitungen berichten, sind bisher 4210000 Taels an Kapital eingezahlt worden. Das in China neuerdings allgemein hervortretende Bestreben, das erforderliche Eisenbahnmaterial nach Möglichkeit durch die chinesische Industrie herstellen zu lassen, kommt auch bei diesem Unternehmen darin zum Ausdruck, daß die Schienenlieferung den Hanyang-Werken (bei Wutschang) übertragen ist.

Viele Schwierigkeiten hat die Bahnleitung beim Ankauf des Bahnlandes wegen der zahlreichen chinesischen Gräber zu überwinden gehabt, doch ist das Unternehmen soweit gefördert gewesen, daß am 14. November v. J. unter Beteiligung der höchsten Provinzialwürdenträger der erste Spatenstich am Tsien tang-Flusse getan werden konnte. Die in der „North China Daily News" vom 26. November v. J. abgedruckten, gelegentlich der Feierlichkeit gehaltenen Reden lassen die Befriedigung darüber erkennen, daß es sich hier um ein von fremdem Einflusse freies Unternehmen handelt. Ein Artikel der in chinesischer Sprache erscheinenden Zeitung „Chung-Wai-Jih-Pao", der einige nähere Einzelheiten über das Unternehmen bringt, ist in Übersetzung am Schlusse wiedergegeben.

Zuverlässige Mitteilungen über den Weg der neuen Bahn sind nicht nach Schanghai gelangt. Nach den Zeitungsnachrichten ist geplant, zunächst die kurze Verbindung zwischen Hangtschou (Kung chên-Brücke, neue Fremdenniederlassung) und dem Tsien tang-Fluß (Tsiankang) herzustellen. Die Bahn soll dann später im Osten nach Schanhsing und Ningpo und im Norden über Hutschou nach Sutschou — nach anderen Nachrichten über Kiashing nach Sutschou — weitergeführt werden. Durch sie würden dann die wirtschaftlichen Mittelpunkte der Provinz Tschekiang und Süd-Kiangsus miteinander verbunden.

Nicht uninteressant für die Beurteilung der bei den Chinesen so schnell erwachten Würdigung der Vorteile von Eisenbahnverbindungen ist die Tatsache, daß die Bahnleitung beabsichtigt, die Bahn durch Hangtschou zu führen, während noch vor kurzer Zeit bei der Schanghai-Nanking-Bahn die Gentry von Kiangse es durchzusetzen gewußt hat, daß diese Bahn in größerer Entfernung von der Provinzialhauptstadt vorbeigeleitet werden mußte.

Nachdem bei der Peking-Kalgan-Bahn die Chinesen gezeigt haben, daß sie nunmehr auch ohne fremde Hilfe Eisenbahnen zu bauen verstehen, kann man dem Bauunternehmen der Provinz Tschekiang mit Wahrscheinlichkeit Erfolg voraussagen.

Am 26. Oktober 1906 fand in Hang-chou-fu die erste Versammlung der Eisenbahngesellschaft der Provinz Tschekiang statt. Es waren 300 Aktionäre anwesend. Die beiden Direktoren berichteten über die Bestellung der Eisenbahnschienen in Han-yang-fu in Hupei und der Schwellen bei der japanischen Firma Ta-tsang.

Andere beantragten eine Abänderung des Statuts, nach welchem nur Inhaber von 50 Aktien an Beratungen teilnehmen können und Stimmrecht haben. Da sehr viele Aktionäre in Schanghai wohnen, so wurde vorgeschlagen, daß diese ihre Versammlungen in Schanghai abhalten und Bestimmungen treffen könnten. Falls sie zu keinem Resultat kommen könnten, sollten sie nach Hang-chou-fu kommen und mit den in Tschekiang ansässigen Aktionären gemeinsam beraten. Andere erklärten jedoch, daß dies zu umständlich und zeitraubend sei, weshalb Schanghai zum Versammlungsort aller Aktionäre bestimmt wurde. Ferner wurde beschlossen, daß nur solche Aktionäre zu Verwaltern ernannt werden können, die ihren eigenen Namen angegeben haben.

Am 28. Oktober wurde in Hang-chou-fu eine zweite Versammlung der Eisenbahngesellschaft der Provinz Tschekiang abgehalten, zu welcher über 890 Aktionäre erschienen, also mehr als ein Zehntel. Diese 890 Aktionäre sind mit 1600000 Taels beteiligt, ungefähr ein Viertel des Gesamtkapitals. In dieser Versammlung wurde das Gehalt der Beamten festgesetzt und Bericht über den Stand des Kapitals erstattet. Der erste Direktor erhält monatlich 900 $, der zweite Direktor 400 $ und fünf Kassierer je 100 $. Außerdem wurden 11 Verwalter ernannt. Aktionäre mit Stimmrecht müssen 50 Aktien besitzen; die Gesellschaft zählt 5160, Teilaktionäre (unter 50 Aktien) über 9800. An Kapital sind eingegangen 4210000 Taels, bisher verausgabt 282800 Taels. Somit bleibt ein Bestand von rund 3930000 Taels. In Han-yang-fu sind 2500 Tonnen Schienen bestellt, pro Tonne 40 Taels. Bei der Firma Ta-tsang sind 40000 Schwellen in Auftrag gegeben à 95 Sen, 8 Fuß lang, 9 Zoll breit und 6 Zoll dick. Die Eisenbahngesellschaft darf mit Genugtuung auf den Erfolg dieser Versammlung zurückblicken.

Verschiedene Blätter haben berichtet, die Strecke Chiangkang-Hu-shu sei bereits in Angriff genommen worden. Diese Nachricht ist verfrüht, da der Landkauf und die Beseitigung von Gräbern mit vielen Schwierigkeiten verbunden gewesen ist.

(Bericht des Kais. Generalkonsulats in Schanghai.)

Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Japan und Chile.

Der am 25. September 1897 zwischen Japan und Chile abgeschlossene Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag ist nebst dem Zusatzartikel vom 16. Oktober 1899 am 5. November 1906 ratifiziert worden. Der Vertrag stimmt mit dem japanisch-argentinischen Vertrage vom 3. Februar 1898*) wörtlich überein.

Der Zusatzartikel enthält ein Änderung der Meistbegünstigungsklausel: Während die vertragschließenden Staaten im Artikel 4 des Vertrags den Angehörigen der Gegenpartei die gleichen Vergünstigungen, Vorrechte und Befreiungen in bezug auf Handel, Schiffahrt, Reise und Aufenthalt in ihren Gebieten zusichern, die den Angehörigen eines europäischen Staates oder der Vereinigten Staaten von Amerika daselbst zustehen oder fürderhin zugestanden werden, wird in dem Zusatzartikel bestimmt, daß den Angehörigen des einen Teiles in den Gebieten des anderen Teiles dieselbe Behandlung widerfahren soll, wie sie den Angehörigen irgend einer anderen Nation zuteil wird. Dies soll indessen nicht gelten in bezug auf die Vergünstigungen, Vorrechte und Befreiungen, welche Japan den Angehörigen eines selbständigen asiatischen Staates und welche Chile den Angehörigen der lateinisch-amerikanischen Republiken gewährt oder in Zukunft gewähren wird.

*) Deutsches Handels-Archiv 1902 I S. 383.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin.
Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen-Berlin SW. 68.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft

1907, April. | No. 7. | VI. Jahrgang.

Deutsch-Asiatische Gesellschaft.

Wir beehren uns, unseren Mitgliedern bekannt zu geben, daß in Hermann Paetels Verlag nunmehr Heft 4:

„Die internationalen Verkehrs- und Machtfragen an den Küsten Arabiens“

von Ludwig Grießbauer-Frankfurt a. M.

und Heft 5:

„Syrien als Wirtschafts- und Kolonisationsgebiet“

von Professor Dr. O. Warburg

der Schriften unserer Gesellschaft erschienen sind. Die Broschüren, die im Buchhandel je 80 Pfg. kosten, können durch unsere Vermittelung für den ermäßigten Preis von 50 Pfg. bezogen werden.

DAS PRÄSIDIUM

Freiherr von der Goltz,
General der Infanterie,
kommandierender General des I. Armeekorps.
Präsident.

Dr. jur. Seidenspinner,
Wirklicher Geheimer Kriegsrat.
Geschäftsf. Vizepräsident.

Dr. Vosberg-Rekow,
Direktor der Zentralstelle für Vorbereitung von Handelsverträgen.
Schriftführer.

Der Emir von Afghanistan in Indien.

Von Fregattenkapitän z. D. Walther.

Am 1. Januar betrat Habibullah, Emir von Afghanistan, zum erstenmal den Boden des indischen Kaiserreichs, seines mächtigen Nachbarn, zu einem längeren Besuch. Daß es mit diesem Besuch eine eigenartige Bewandtnis hatte, geht schon aus der Begrüßungsdepesche des Königs von England hervor. Der Emir wurde darin zur Verwunderung aller Welt „Euer Majestät“ anstatt „Hoheit“ betitelt; auch wurde sein Kommen als eine Art Erholungsreise dargestellt, eine feinsinnige Höflichkeit für einen Besuch, dem jahrelange Verhandlungen vorausgegangen und der im letzten Ende für den Emir nicht mehr und nicht weniger als ein Herabsteigen von seiner früheren, ausschlaggebenden Herrenstellung in Mittelasien bedeutet, für England hingegen einen großartigen Erfolg, mühelos erworben durch den Ausfall des russisch-japanischen Krieges.

Um diese Tragweite des Besuches in seiner ganzen Bedeutung beurteilen zu können, sei hier daran erinnert, daß bis vor drei Jahren die Nordwestgrenze Indiens auf das ernstlichste bedroht erschien. Rußland war damals auf dem Gipfel seiner Macht und verstärkte seine Position gerade in Mittelasien noch bedeutend durch die Herstellung der zweiten strategischen und kommerziellen Zufuhrstraße, der Eisenbahnlinie Orenburg—Taschkent, während zu gleicher Zeit Englands Prestige durch den südafrikanischen Krieg schwer gelitten hatte. Diesen Machtverschiebungen entsprechend war die Haltung des Emirs von Afghanistan England gegenüber eine immer kühlere geworden, trotzdem er durch Verträge gebunden war und Subsidien für seine Armee in der Höhe von 3,6 Millionen Mark bezog. England sah sich zu umfassenden Verteidigungsmaßregeln seiner Nordwestgrenze gezwungen: Lord Kitchener wurde nach Indien berufen, die indische Armee wurde reorganisiert und schlagfertiger gemacht und zum größten Teil im Nordwesten garnisoniert, auch wurden die Befestigungen im Kaiberpaß verstärkt. — Die drohenden Gewitterwolken sollten sich aber bald wieder zerstreuen. Rußland schlug nicht in Mittelasien, sondern in Ostasien los, und mit seinen Niederlagen änderte sich auch das Benehmen des Emirs wieder.

1904 schickte er seinen Sohn Inayatullan Khan zu einem Besuch nach Indien und gleichzeitig ließ er sich zu einer Revision der Verträge herbei. Eine englische Gesandtschaft unter Sir Louis Dane kam nach Kabul, die Verhandlungen zogen sich indessen monatelang hin, und die Gesandtschaft wurde eine Zeitlang direkt schlecht behandelt. Schließlich kam es aber doch zu einer Erneuerung des Vertrages, wobei die Engländer irgendwelche bedeutende Zugeständnisse trotz ihrer verbesserten politischen Lage nicht erreichen konnten, vor allem nicht den erhofften Bau einer Eisenbahn nach Kandahar oder die Öffnung des Landes für englische Kaufleute und Reisende. Dahingegen wurde dem Emir, wie erst jetzt in die Öffentlichkeit gedrungen, der Titel Majestät, also die Königswürde zugestanden. Dies war im Frühjahr 1905.

Seitdem ist es mit Rußlands Macht immer weiter bergab gegangen, und Habibullah hatte es nunmehr für rätlich befunden, der bereits von Lord Curzon ergangenen Einladung seinem Nachfolger, Lord Minto, zu bewilligen. Er erschien allerdings nicht mehr als wohlgeneigter Bundesgenosse, sondern gewissermaßen als Vasall und, um ihm für diese neue Stellung goldene Brücken zu bauen und

diese Auslegung für den Besuch seinen Untertanen zu verschleiern, dürfte das eingangserwähnte Begrüßungstelegramm seine Fassung erhalten haben.

Es ist nun interessant zu beobachten, wie dieser Besuch vor sich gegangen ist und wie schließlich ganz neue Momente während desselben entstanden sind, die für den Emir doch einen Triumph bedeuten mögen. — Zuvor sei bemerkt, daß besondere Abmachungen oder wichtige Zugeständnisse von seiten des Emirs nicht erwartet wurden. Die Anomalie, daß Afghanen nach Belieben in Indien Handel treiben können, aber kein Engländer in Afghanistan, wird sicherlich bestehen bleiben. Aber die Tatsache des Besuches ist allein schon ein großer Erfolg, und es ist anzunehmen, daß er manche Vorurteile beim Emir, der die westliche Kultur vorher kaum kennen gelernt hat, zerstreuen wird. Selbstverständlich ist diese Gelegenheit auch dazu benutzt worden, dem Emir mit englischen Machtmitteln und englischem Reichtum zu imponieren und ihm zugleich vor Augen zu führen, wie wohl sich die indischen Vasallen-Fürsten unter britischer Oberhoheit befinden.

Der offizielle Empfang durch den Vize-König sowie die Haupt-Festlichkeiten fanden in Agra statt. Abgesehen von dem großen Stab des Vize-Königs war eine Anzahl indischer Fürsten, vornehmlich mohammedanischer Religion, dazu erschienen, und der ganze Pomp orientalischer Staatsaktionen mit peinlichstem Zeremoniell wurde dabei beobachtet. Als Kuriosum sei aus den Berichten über den ersten offiziellen Besuch erwähnt, daß der Emir auf einem silbernen Thron Platz nahm und der Vize-König, als der bei solchen Gelegenheiten im fernen Orient nie fehlende Tee serviert wurde, sich erhob und dem Emir die Milch dazu einschenkte. Gleich darauf, so heißt es dann, erhob sich der Emir und tat bei dem Vize-König das Gleiche. — Der Tag schloß mit einer Gartenfestlichkeit, an der auch die englischen Damen teilnahmen, für den orientalischen Herrscher jedenfalls etwas ganz Neues.

Am nächsten Tag war große Parade über eine Truppenmasse von 30000 Mann, bei der der Maharadja von Gwalior sein Ulanen-Regiment vorbeiführte. Der zweite Vorbeimarsch schloß mit einem Galopp der Kavallerie und Artillerie. Am Abend wurde ein Ordenskapitel abgehalten und dem Emir das Großkreuz des Bath-Ordens feierlichst im Namen des Königs verliehen, sowie eine Anzahl indischer Fürsten und Offiziere dekoriert.

Die folgenden Tage wurden mit Manövern und Gefechtsübungen, Besichtigungen der Forts und Truppenlager ausgefüllt, wobei der Emir großes Interesse und Verständnis gezeigt haben soll, sich dabei aber von seinen, zu bestimmten Tagesstunden vorgeschriebenen Gebeten niemals hat abhalten lassen. Als Lord Kitchener ihn beim Diner als den Herrscher einer kriegerischen Rasse pries, erwiderte er, er wäre wohl das Haupt der militärischen und bürgerlichen Kräfte seines Landes, in erster Linie fühle er sich aber als Soldat. Neben seinen militärischen Neigungen zeigte der Emir auch Interesse für jede Art Sport, für das Polospiel der englischen Offiziere, für Kricket, er stieg im Militär-Luftballon auf, konnte im Automobil nicht schnell genug fahren und zeigte sich überhaupt so ganz anders wie andere orientalische Herrscher. Es sei hier nur an die Angst des verstorbenen Schah von Persien vor zu schnellem Fahren auf den Eisenbahnen während seiner Europareisen erinnert.

An den Aufenthalt in Agra schlossen sich Besuche der Stadt Delhi, des Maharadja von Gwalior, der Städte Kalkutta und Bombay, ferner verschiedene Jagdausflüge und vor allem ein Besuch des größten und ältesten mohammedanischen College in Indien, Aligarh, wo der Emir sich als ein ebenso gelehrter wie fanatischer Moslem zeigte. Er trat hier in seinem ganzen Benehmen weniger als Besucher auf als wie als ein inspizierender Vorgesetzter seiner Glaubensgenossen in bezug auf die Art der Erziehung ihrer Jugend. — Gleich bei seinem Eintritt auf die große Bedeutung und die Erfolge der Anstalt hingewiesen, erklärte er dies als Eigenlob und als er zum Essen eingeladen wurde mit dem Hinzufügen, daß auch der Prinz und die Prinzessin von Wales eine solche Einladung angenommen hätten, lehnte er es zunächst mit den Worten ab: „Er wolle es davon abhängig machen, ob die Schule eine solche sei, daß sie seine Zustimmung fände." — Nachdem er sämtliche Räume der Anstalt besichtigt, begab er sich nach der Moschee, wo er selbst die Gebete abhielt; darauf hörte er dem Unterricht zu und machte sich schließlich daran, einzelne Eleven, die er sich aussuchte, im Koran zu examinieren, worin er sich auch nicht stören ließ, als ihm gesagt wurde, daß Tausende von Moslems draußen auf ihn warteten, um ihm eine Adresse zu überreichen und seine Antwort zu hören.

Nach Beendigung der Inspizierung hielt er aber mit seinem Lobe über die Anstalt nicht zurück, die ihm zuvor durch Lügner schlecht gemacht worden sei. Dann fuhr er fort: „Ich habe durch altmodische Mohammedaner die westliche Erziehung verunglimpfen hören. Welch eine Torheit! Ich stehe hier als ein aufrichtiger Freund europäischer Kultur. Ich habe in Afghanistan eine Schule gegründet und ihr meinen Namen gegeben, auf derselben sollen westliche Wissenschaft und Gelehrsamkeit nach westlichen Methoden gelehrt werden."

Sein Auftreten in Aligarh, telegraphisch über ganz Indien verbreitet, soll wesentlich mit dazu beigetragen haben, dem Emir die Sympathien der Mohammedaner zu erwerben; jedenfalls wurden ihm überall, wohin er kam, von seinen Glaubengenossen Huldigungen dargebracht. In Kalkutta wurde er von den Schülern der mohammedanischen Schulen bewillkommt und auf seiner Fahrt zur Hauptmoschee von Tausenden von Moslems begrüßt. Diese Vorgänge würden vor einem Jahr noch kaum irgend eine Bedeutung gehabt haben; sie haben es aber in der gegenwärtigen Zeit, in der die 52 Millionen der der britischen Herrschaft in Indien direkt unterstellten Mohammedaner gerade dabei sind, sich zusammenzuschließen und auch politisch hervorzutreten, um dem immer mehr Einfluß gewinnenden gebildeten Hindutum, vertreten durch die sogenannte Kongreßpartei, ein Gegengewicht zu bieten. Seit Anfang Januar ist ferner ein indischer Fürst, der Nawab of Dacca dabei, einen großen Verband aller Mohammedaner über ganz Indien zu bilden, die all India Moslem League. Die Gemüter waren also erregt, und es ist nur natürlich, daß sie gerade jetzt für einen ihnen sympathischen und selbstbewußten Herrscher, wie es der fast unabhängige Emir von Afghanistan ist, besonders empfänglich waren. Vielleicht entspinnen sich daher aus dem Besuch des Emirs zwischen ihm und den Mohammedanern Indiens noch weitere Fäden, die ihm zu einem Einfluß in Indien verhelfen. Doch das sind Zukunftsmöglichkeiten.

Das Hauptprogramm des Besuches erhielt in Bombay einen glänzenden Abschluß, wo Schießübungen, Wettrennen und Besichtigungen von Kriegsschiffen einander abwechselten. Am 25. Februar trat der Emir, nachdem er noch mehrere

Tage zugegeben, die Rückreise auf einem Kriegsschiffe auf dem kürzesten Wege von Bombay nach Karachi an, und am 6. März überschritt er wieder die Grenze seines Landes.

Am nächsten Tage kam der Besuch des Emirs im Parlament zur Sprache, wo der Staatssekretär für Indien auf eine Anfrage erklärte: „Es hätten keine politischen oder militärischen Besprechungen stattgefunden, es seien weder von der einen, noch von der anderen Seite Vorschläge politischen Charakters gemacht worden, auch seien keinerlei Änderungen der Beziehungen, wie sie zwischen Großbritannien und Afghanistan auf Grund der Verträge von 1905 bestehen, angeregt worden." Wie bereits angeführt, hat man derartiges auch eigentlich nicht erwartet.

Ohne greifbare Folgen wird der Besuch aber anscheinend doch nicht bleiben. Nach einer Times-Meldung soll der Emir beabsichtigen, den Schulunterricht auf weitere Kreise der Bevölkerung auszudehnen und einige Prinzen zur militärischen Erziehung nach Indien zu schicken. Ferner sollen Reformen in der Zivil- und Militär-Verwaltung eingeführt werden, auch die Entwicklung der mineralischen Hilfsquellen gefördert werden, zu welchem Zweck ein Geologe den Emir nach Kabul zum Erschließen von Kohlenfeldern begleiten soll. Eine Reuter-Depesche spricht von der Gründung einer afghanischen Bank, die den Handelsverkehr zwischen Afghanistan und Indien erleichtern soll, auch von der Absicht des Lord Kitchener, im nächsten Herbst dem Emir einen Besuch in Kabul abzustatten.

Der Emir selbst hat seine England freundliche Gesinnung überall öffentlich bekundet. In Bombay brauchte er bei einem Toast die Worte: „So lange das Indische Reich Freundschaft zu halten wünscht, so lange werden Afghanistan und Großbritannien Freunde bleiben" und in seinem letzten telegraphischen Dank für die Aufnahme, die er in Indien gefunden, heißt es: „Ich fand alle, Vizekönig, Oberbefehlshaber, die Militär- und Zivilbehörden, Afghanistan und mir freundlich gesinnt und ich kann erklären, daß ich während der kurzen Reise für Afghanistan und für mich mehr wahre Freunde gewonnen habe, als ich sie in 20 Jahren hätte gewinnen können, wenn ich nicht nach Indien gekommen wäre. Ich wünsche daher dem Volke von Afghanistan und mir selbst Glück dazu, so gute Freunde zu besitzen."

Ob sich all die angekündigten Reformen verwirklichen werden, muß erst die Zukunft lehren, ebenso ob es wirklich gelungen ist, den Emir nicht nur zu einem durch die politischen Verhältnisse der neuesten Zeit gezwungenen, sondern auch überzeugungstreuen Freunde des indischen Kaiserreichs zu machen. Auf jeden Fall droht von Afghanistan ohne Rußland keine Gefahr, und die Achillesferse Indiens, die Nordwestgrenze, erscheint für viele Jahre gesichert.

Belutschistan.

Von H. Fehlinger.

1. Geographie. Belutschistan ist ein britischer Schutzstaat, der im Westen des indischen Reiches zwischen 25° und 32° nördlicher Breite bzw. 61° und 70° östlicher Länge von Greenwich gelegen ist. Das Areal beträgt etwa 342,700 qkm, die Bevölkerung wird von Hughes-Buller auf 1,050,000 Personen geschätzt.*) Die Volkszählung von 1901 erstreckte sich bloß auf einen Teil des Gebietes, nämlich auf Britisch-Belutschistan, das seit 1887 unmittelbar zum indischen Reiche gehört, die unter britischer Verwaltung stehenden Distrikte Quetta und Bolan sowie einzelne Landstriche des „unabhängigen" Belutschistan; es wurden dabei auf einem Gebiete von 200,100 qkm 810,746 Einwohner ermittelt. Der Herrscher des „unabhängigen" Belutschistan ist der Khan von Kelát.**) Der Vertrag von 1876, welcher zwischen Sir R. Sandeman und den Stammeshäuptlingen abgeschlossen wurde, bildet eine Erneuerung der Offensiv- und Defensivallianz von 1854; er anerkennt den Status der Häuptlinge und setzt die britisch-indische Regierung als Schiedsrichter für die zwischen ihnen und dem Khan entstehenden Streitigkeiten ein. Der Khan erhält von den Briten eine Jahressubvention, außerdem einen bestimmten Anteil an der landwirtschaftlichen Produktion, der in günstigen Jahren bis zu 500,000 Rupien betragen kann.

Belutschistan wird im Süden von der arabischen See begrenzt, im Westen von den persischen Provinzen Kirmán und Korasán. Die Grenze läuft von dem kleinen Orte Guatar an der arabischen See (westlich der Mündung des Daschtflusses) in nordöstlicher Richtung durch die Bergwildnis Mekrans bis zum Maschkelfluß, wobei das vielumstrittene Kohuk auf persischer Seite bleibt. Von der Einmündung des Rakschan- in den Maschkelfluß wendet sie sich nach Nordwesten, wobei sie zuerst den Hamunsumpf berührt und später dem Tahlabfluß folgt, bis zum Berge Malik-Siah. Hier treffen sich die Grenzen Belutschistans, Persiens und Afghanistans inmitten einer trostlosen Sandwüste, aus der schroffe Berge bis zu nahezu 2000 m ü. M. aufragen. Sir Thomas H. Holdich, der die topographische Aufnahme Belutschistans leitete, gibt die folgende Darstellung.*) Im Norden des Malik-Siah dehnen sich die Hochflächen des südlichen Seistán aus, die einst fruchtbare Felder trugen, nun aber verödet und verlassen sind. Etwa 30 englische Meilen östlich liegt der Salzsumpf God-i-Sirreh. Weit im Süden sieht man an einem klaren Tage die Rauchwolken des Vulkans Koh-i-Taftán (4,400 m) aufsteigen; darüber hinaus, sowie im Westen, liegt die unwirtliche Hochebene von Sarhad, deren Bewohner kein Gesetz als das Recht des Stärkeren kennen. Das Land, durch welches die Nordgrenze Belutschistans, vom Malik-Siah ausgehend, in westöstlicher Richtung verläuft, ist nicht weniger öde: die große Helmand-Wüste. Die Grenze durchschneidet die Wüste im Süden des Helmandflusses bis zum Quettadistrikt; von einem Punkte, der etwa 40 englische Meilen westsüdwestlich von Quetta gelegen ist, wendet sie sich in weitem Bogen, der die fruchtbarsten und für den Ackerbau am meisten geeigneten Landstriche Belutschistans umschließt, nach Nordosten über die Station Neu-Tschaman der Sind-Pischinbahn zum Gomalflusse. Die Ostgrenze, vom Austritt dieses Flusses in die Deraschatebene, unweit Dera Ismail Khan, bis zur Mündung des Hab — etwa 20 Meilen westlich von Karatschi — erfordert keine nähere Definition; sie scheidet im allgemeinen die Berge Belutschistans von

*) Census of India 1901, Band 5.

**) Über die Afghanen- (oder Pathan-) Stämme im Nordosten Belutschistans besitzt der Khan keine Autorität.

*) Holdich, India; S. 21 u. ff.

den Ebenen des Indus. Gerade so weit als die Abhänge der Vorberge des Suleiman- und Kirthargebirges für den Ackerbau nutzbar gemacht werden konnten, beanspruchte die agrarische Bevölkerung des Pandschab und Sinds den Boden für sich. Von Zeit zu Zeit drangen Belutschen- und Afghanenstämme in die Ebene vor, um Raubzüge auszuführen; sie wurden immer wieder zurückgedrängt, aber doch niemals unterworfen, da ihre wilde Energie und die Unzugänglichkeit der Grenzgebirge die Inder vor größeren kriegerischen Operationen abschreckten.

Mit Ausnahme der Karán- und Mohamedani-Wüste im Osten und Norden des Hamunsumpfes, der Wüste Helmand, der Wüstenlandschaft Katschi, die von Jacobabad bis zum Bolanpaß reicht, und des Tales des Puráliflusses im äußersten Südosten, ist ganz Belutschistan gebirgig. — Vom Gomalfluß bis Jacobabad ziehen sich die Ketten des aus Kalkstein aufgebauten Sulimangebirges hin; es bildet keine Wasserscheide, sondern die Gewässer der Ost- wie der Westabhänge fließen zum Indus ab. Die Flüsse der Westseite brechen sich in tiefen Schluchten Bahn, die das Gebirge quer zur Streichrichtung durchschneiden und die einzigen Zugänge nach dem westlichen Hochlande darstellen. Die höchsten Erhebungen der Hauptkette erreichen etwa 3500 m. Die Vegetation besteht in spärlichem Graswuchs, Wacholder- und Tamariskenbüschen, wilden Oliven etc. In den Längstälern finden sich schmale Streifen zu Kulturzwecken geeigneten Landes. Von den Flüssen im Südwesten des Sulimangebirges ist nur ein Teil perennierend. Der dominierende Berg der Sulimanketten ist auf den Karten als Takht-i-Suliman verzeichnet; lokal ist er jedoch unter dem Namen Kaisargartsch bekannt. Dieser Berg wurde früher für die höchste Erhebung an der indischen Grenze, südlich des Himalaya, gehalten; doch wird er ohne Zweifel von mehr als einem der Bergriesen, welche die Täler von Pischin und Quetta umrahmen, übertroffen. Die bedeutendsten Gipfel um Quetta, das selbst 1710 m hoch liegt, sind der Takatu im Norden, der Tschiltan im Südwesten und der Mardar im Südosten.

Die Schaffung von Bewässerungsanlagen hat die Täler von Quetta und Pischin, wie das Tal des Zhobflusses, in grüne Oasen inmitten der starren Gebirgslandschaft verwandelt; überall breiten sich Felder aus, unterbrochen von Obstgärten und kleinen Ansiedlungen: ein gutes Zeugnis für die britische Kolonialwirtschaft. Die Sind-Pischin-Bahn führt von Jacobabad über die indische Grenze durch die Katschiwüste und teilt sich bei Sibi. Die nördliche Linie geht über Harnai in das Pischintal, die südliche durch das Maschkaftal und über den Bolan nach Quetta, um sich dann mit der nördlichen Linie zu vereinigen.

Im Süden Belutschistans herrschen ebenso wie im Norden die Kettengebirge vor. Lange enge Täler führen von Quetta erst südwärts, bis Kelát langsam ansteigend, um von da abzufallen und sich in sanften Kurven nach Westen zu wenden; sie verlaufen schließlich in Mekrán der Küste parallel bis zur persischen Grenze. Von den Gebirgen im Süden von Kelát zweigen einige Züge in meridionaler Richtung ab; der bedeutendste davon ist das Kirthargebirge, welches Belutschistan von Sind scheidet. Im Westen des Kirthargebirges, am Puráliflüß, ist die fruchtbare Landschaft Las Bela gelegen. — In direkter Richtung westwärts von Kelát breitet sich die Karanwüste aus. Ihr zentraler Teil ist von Bergen eingenommen, aus welchen zahlreiche Quellen entspringen, in deren Umgebung nicht selten üppige Vegetation gedeiht. Eine bemerkenswerte Erscheinung in der Karanwüste ist der bereits erwähnte große Hamunsumpf, dem die Gewässer eines weiten Gebietes des südlichen Afghanistan und des östlichen Persien zuströmen; er ist abflußlos. In Mekrán, der südwestlichen Landschaft Belutschistans, tritt der Parallelismus im Gebirgsbau am klarsten hervor. Viele Meilen weit ziehen sich die niedrigen Gebirgskämme hin, die aus leicht verwitterndem Gestein bestehen, dessen Schutt die Täler höher und höher erfüllt. Dem Reisenden wird das Passieren dieser Steinwildnis fast zur Unmöglichkeit. Der Küstensaum Belutschistans ist außerordentlich schmal und unfruchtbar. Nur an den wenigen Flußläufen, die sich in die arabische See ergießen, tritt stellenweise reichlicher Pflanzenwuchs auf. Die fruchtbarsten Täler im Südwesten sind die von Kedsch, Bolida, Pandschgúr etc., wo namentlich die Dattelpalme gut gedeiht.

Die mittlere jährliche Niederschlagsmenge, die in den drei meteorologischen Stationen zu Quetta, Tschaman und Kelát verzeichnet wurde, beträgt 22 cm; sie schwankt von 25 cm in Quetta, bis 19 cm in Tschaman. Die Niederschläge sind sehr unregelmäßig; nicht weniger als 86% der ganzen Jahresmenge fallen in den Wintermonaten. Der Sommer ist nahezu ganz regenlos. Der Südwestmonsun übt auf das Klima sehr wenig Einfluß aus.

Wer von der Küste Mekráns durch die Felswüste in die Täler des zentralen Belutschistan vordringt, findet Anzeichen einer ehemals viel dichteren Besiedlung des Landes. E. Vredenburg*) und andere gelangten auf Grund ihrer Forschungen zu dem Ergebnis, daß der trostlose Zustand Mekráns und Zentral-Belutschistans durch abnehmende Niederschläge veranlaßt wurde. In den nun wüsten Tälern sind die Reste hunderter alter Feldterrassen erhalten, die auf eine ausgebreitete Landwirtschaft in vorgeschichtlicher Zeit hinweisen. Mit zunehmender Austrocknung dieser Landschaften erfolgte die langsame, Jahrhunderte hindurch andauernde Abwanderung von hier ansässig gewesener arischer Bevölkerung nach Indien, die heute in Radschputana, im Pandschab sowie in einem Teil Kaschmirs angesiedelt ist und sich vielfach mit den einheimischen Rassen vermischt hat. — Gegenwärtig ist eine Invasion Indiens durch Belutschistan gänzlich ausgeschlossen. Die unwirtliche Natur des Landes macht nicht allein die Migration von Stämmen, wie sie sich vor Jahrtausenden vollzog, unmöglich, sondern sie bietet auch dem Vordringen einer großen Armee unüberwindliche Hindernisse.

* * *

2. Bevölkerung. Von allen britisch-indischen Provinzen und Schutzstaaten ist Belutschistan am dünnsten bevölkert, und zwar weisen hier die Distrikte Quetta-Pischin mit neun Personen auf den Quadratkilometer die größte Bevölkerungsdichtigkeit auf, während im Bolan kaum eine Person auf den Quadratkilometer kommt. Im „unabhängigen" Gebiet schwankt die Bevölkerungsdichtigkeit von sechs im Distrikt Kelát bis zwei auf den Quadratkilometer im Gebiet der Marri- u. Bugti-Stämme (Belutschen). Nur fünf Prozent der Einwohner lebten 1901 in Städten, 44% sind dagegen Nomaden (14% im britischen Gebiet, 63% im „unabhängigen" Gebiet). Die kriegerischen Stämme der Belutschen und Brahui sind weder dem Handel noch der gewerblichen Betätigung zugeneigt, und

*) Vredenburg, Geological Sketch of the Baluchistan Desert; Mem. of the Geol. Survey of India, 31. Bd., 2. Teil.

sie haben eine arge Abneigung gegen zusammengedrängtes Wohnen in größeren Ansiedlungen. Die städtische Einwohnerschaft besteht zumeist aus indischen und afghanischen Händlern, Handwerkern, Schreibern und Angehörigen der britischen Besatzungen. Der nomadische Charakter der Bevölkerung kommt auch darin zum Ausdruck, daß in ganz Belutschistan nur 2054 geschlossene Ansiedlungen vorhanden sind, von denen 91% weniger als je 500 Einwohner zählen.

Da der Regenfall im Sommer nicht ausgiebig ist, so hängt die Bodenkultur von der künstlichen Bewässerung ab, der die sogenannten Karese (Untergrundkanäle) dienen, in welchen das Quellwasser aus den Gebirgen hergeleitet wird. Ein ungenügender Schneefall bedeutet trockene Karese im folgenden Sommer; dies nötigt manchmal zum Verlassen der Ansiedlung. In allen Fällen, wenn die Bevölkerung einer Ortschaft sich so rasch vermehrt, daß eine Ausdehnung der Landwirtschaft wegen Wassermangel nicht möglich ist, muß eine teilweise Abwanderung in andere Gebiete erfolgen. — Wo die Extreme des Klimas es unmöglich machen, dauernd in Zelten zu leben, tritt der Nomadentrieb weniger hervor, und sobald die künstliche Bewässerung eines Landstrichs durchgeführt werden kann, hält es in der Regel nicht schwer, Stämme zu dauernder Niederlassung und zum Ackerbau zu bewegen. Die Tierzucht bildet auch bei den Ackerbauern noch eine wichtige Erwerbsquelle.

Sämtliche Stämme Belutschistans werden von H. H. Risley dem turko-iranischen Rassentypus zugeteilt.*) Die Kopfform ist mittelbreit; der Längen-Breiten-Index des Kopfes (Breite × 100, geteilt durch die Länge) beträgt im Durchschnitt meist 79 bis 81, nur bei wenigen Stämmen 83 bis 85. Die individuellen Indices sind sehr verschieden, was eine Folge der Rassenmischungen ist, die stattgefunden haben. Die Form der Nase ist gewöhnlich schmal (leptorrhin) oder mittelbreit (mesorrhin); Individuen mit außerordentlich breiten (platyrrhinen) Nasen wurden namentlich bei den Brahui im Distrikte Sarawan und den Dehwar von Mastung beobachtet. Die Depression der Nasenwurzel, welche für die mongolischen Völker charakteristisch ist, trifft man bei keinem der Stämme Belutschistans. Die durchschnittliche Körpergröße variiert von 162 cm bei den Belutschen von Mekrán bis 172 cm bei den Atschaksai-Pathans im Norden des Landes. Die Farbe der Haut zeigt verschiedene Schattierungen von hell- bis mittelbraun; sie ist am dunkelsten bei den Brahui um Kelát. Das Haupt- und Barthaar ist bei allen Stämmen tiefschwarz.

Ihrer Sprache nach sind die Stämme Belutschistans in drei Gruppen zu teilen: 1. Die Brahui, die sich hauptsächlich im Süden von Kelát ausbreiten; 2. Die Afghanen oder Pathans im britischen Gebiet und in den weiter nördlich liegenden Distrikten; 3. Die Belutschen, deren Masse im Westen und Süden des Landes lebt, während einige Stämme nordöstlich von Kelát ansässig und durch das Gebiet der Brahui von den übrigen getrennt sind.

Die Brahui bilden einen Zweig der drawidischen Sprachfamilie; wieweit sie auch anthropologisch mit den Drawidas verwandt sind, konnte bisher nicht in befriedigender Weise erwiesen werden. Risley nimmt an, daß Drawidas aus ihren ehemaligen Wohnsitzen am unteren Indus verdrängt wurden; sie ließen sich in den Bergregionen des zentralen Belutschistan nieder, wo sie in der turko-iranischen Bevölkerung aufgingen, während ihre Sprache erhalten blieb. Holdich vertritt hingegen die Meinung, die Drawida-Rasse sei aus dem Nordwesten nach Indien eingewandert, wobei die Brahuis als Nachzügler in Belutschistan verharrten. Diese Anschauung hat wenig Wahrscheinlichkeit für sich, da die jüngsten Forschungen die südliche Herkunft der Drawidas und ihre Verwandtschaft mit den Australiern bestätigen.

Die Belutschen, ebenso wie die Paschto sprechenden Afghanen (Pathans) gehören zum ostiranischen Zweig der indo-europäischen Sprachfamilie (arische Subfamilie). Das Sprachgebiet der Belutschen erstreckt sich im Osten an den Indus, bis Dera Ghasi Khan, obgleich an den Ufern dieses Flusses teils die Lahnda-, teils die Sindi-Sprache vorherrscht; die Nordgrenze des Sprachgebietes zieht sich von Quetta bis über das Tal des Helmand hinaus, während es im Westen etwa mit dem 58. Grad östlicher Länge abschließt. Der Dialekt der Stämme im Westen und Süden wird als „Mekrani" bezeichnet. Von allen ostiranischen Sprachen hat die Sprache der Belutschen die ältesten Formen bewahrt. — Paschto wird weit über die Grenzen Belutschistans hinaus in der indischen Nordwestprovinz wie im südöstlichen Afghanistan gesprochen und von vielen Stämmen als Verkehrssprache benutzt. Es besitzt eine ansehnliche Literatur, die in einer Modifikation des arabisch-persischen Alphabets geschrieben ist. Paschto ist den Galtschah-Sprachen des Pamir verwandt.

Die Grundlage der Stammesorganisation der Afghanen (Pathans) ist die Blutsverwandtschaft. Jeder Stamm besteht aus einer Anzahl Gruppen, von denen gesagt wird, daß sie väterlicherseits von einem gemeinsamen Ahnen abstammen. Einigen Stämmen sind jedoch fremde Gruppen angeschlossen, die mit den übrigen nicht blutsverwandt sind; sie werden als Mindun oder Hamsayah bezeichnet. Die primäre Einheit ist die Kahol, welche im allgemeinen der Familie entspricht; die Khel oder Zari ist aus einer Anzahl Familien mit gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen zusammengesetzt. Gruppen, die sich vom Stamme absondern und in entferntere Landstriche wandern, hören auf, als Stammesangehörige zu gelten; sie schließen sich vielmehr einem anderen Stamm an, so daß eine fortwährende, obzwar nicht bedeutende, Fluktuation stattfindet. Wenn der Wechsel des Wohnsitzes nur zeitweise ist, so bleibt die Stammeszugehörigkeit gewahrt.

Bei den Belutschen und Brahui basiert die Stammesorganisation nicht auf der Blutsverwandtschaft, sondern auf der Wahrnehmung gemeinsamer wirtschaftlicher Interessen. Wenn ein Mann in einen Stamm aufgenommen wird, so erwächst ihm damit in erster Linie die Pflicht der Teilnahme an der Verteidigung; erst nach längerer Zeit erhält er Anteil an dem Grundbesitz und schließlich das Recht, ein Weib aus dem Stamme zu heiraten. Sowohl die Belutschen wie die Brahui haben eine gut ausgebildete Organisation für Angriffs- und Abwehrzwecke geschaffen. Jede Gruppe eines Stammes hat eine der Größe ihres Landbesitzes entsprechende Zahl bewaffneter Krieger zu stellen.

Die soziale Bevorrechtung und die Kastenbildung, welche eine gewaltige Rolle im Leben der Bevölkerung Indiens spielen, sind in Belutschistan unbekannt. Hier, wo der Mohammedanismus die Religion der überwiegenden Mehrheit ist, waren bis vor wenigen Jahrzehnten die

*) Caste, Tribe and Race. Census of India, Band 1; dazu: Ethnogr. Appendices, Calcutta 1903.

Hindus nur geduldet als eine nützliche Klasse von Händlern und Handwerkern; bei Kriegszügen, schreibt Hughes-Buller*), war es ein ungeschriebenes Gesetz, daß Hindus, gleich den Frauen und Kindern, geschont werden müssen. — Bei dem geringen öffentlichen Einfluß der Hindus besteht keine Wahrscheinlichkeit, daß das indische Gesellschaftssystem in Belutschistan jemals Eingang finden werde.

*) Census of India 1901, Bd. 5 (Baluchistan).

Rußland und die Vereinigten Staaten am nördlichen Eismeer.

Von Generalmajor C. von Zepelin.

Als zum ersten Male das Projekt der Trans-Alaska-Eisenbahn auftauchte, und man zum Erstaunen nicht nur russischer Kreise vernahm, daß ein amerikanisches Syndikat sich um die Konzession für diesen Schienenweg bemüht habe, der bekanntlich die Beringstraße in einem Tunnel überschreiten sollte, da verwies so mancher mit den Naturverhältnissen Nordasiens vertraute Geograph diese Kunde in das Gebiet unberechenbarer Zeitungsenten.

Und doch hatte bereits im Winter und Frühjahre des vergangenen Jahres der Vertreter dieses Syndikates in St. Petersburg in verschiedenen wissenschaftlichen Versammlungen diese Frage behandelt — und hierbei auch ihm schroff gegenüberstehende Gegner zu seiner Anschauung von der Rentabilität des Projektes überzeugt.

Im April befaßte sich sogar eine Parteiversammlung des konstitutionell-monarchischen Rechtsverbandes mit der Trans-Alaska-Bahn. Dem Herrn Loïcq de Lobel gelang es, die Versammlung von dem Nutzen dieser Bahn für die wirtschaftliche Erschließung der bisher öden Gegenden Nordostsibiriens zu überzeugen. Man hatte sich in der „Kaiserlichen Gesellschaft für Schiffahrt" früher sehr mißtrauisch gegen das Projekt verhalten. Namentlich war es General Rittig, der darauf hinwies, daß zwar die bisherige Isolierung der Tschuktschen-Halbinsel vom Reiche, zu der kein Weg, keine Dampferverbindung hinführe, die sogar ohne die Möglichkeit telegraphischen Verkehrs mit dem Mutterlande ist, ein sehr gefährliches Ding sei. Diese Abgeschiedenheit, vereint mit dem Mangel an jedem militärischen und polizeilichen Schutze, gewähre den Amerikanern und Engländern die Möglichkeit einer stillschweigenden ökonomischen Eroberung. So hätte z. B. die von den russischen Obersten Wonljarljarskij gegründete Gesellschaft für Goldausbeutung die Konzessionsbedingung, daß kein Amerikaner leitender Direktor sein dürfe, völlig umgangen und ein Gebiet, das größer als Belgien, Holland und Dänemark zusammen ist, in ihre Hände gebracht.

Was würde nun erst die Folge sein von einer einem fremden Syndikat gestatteten Erbauung einer Eisenbahn von Kansk unweit Irkutsk bis zur Beringstraße und durch dieselbe bis Alaska?

Dann würde die Gefahr drohen, daß die Bahn vielleicht niemals oder doch nur in sehr später Zeit vollendet werden würde, dagegen das der Gesellschaft zu beiden Seiten der Trace derselben abgetretene Land auf seine Bodenschätze hin erkundet und — mit Nutzen von den Fremden ausgebeutet werden würde, die auch im übrigen das Land des Nordosten Asiens bald wirtschaftlich beherrschen würden. Daher warnte Rittig dringend vor einer unvorsichtigen Abmachung mit den Fremden.

Unterstützt wurde der General durch die Ergebnisse der Reise des von der russischen Regierung zur Erkundung der Verhältnisse auf der Tschuktschen-Halbinsel entsandten Bergingenieurs K. N. Tultschinskij, dessen in der Jahresversammlung der Kaiserlich Russischen Geographischen Gesellschaft im vorigen Jahre gehaltene sehr interessante Vorlesung in dem letzten Bande der „Iswestija" dieser Gesellschaft veröffentlicht wurde.

Dieser Bericht ist namentlich deshalb interessant, weil aus ihm das große ökonomische Übergewicht hervorgeht, das die Engländer und Amerikaner infolge ihres energischen Unternehmungsgeistes und ihrer Kapitalskraft über die eigentlichen Herren der Tschuktschen-Halbinsel gewonnen haben.

Nicht weniger interessant sind seine Beobachtungen über die Fortschritte, welche das früher russische Nordamerika, das vielgenannte Goldland Alaska, welches Rußland im Jahre 1867 für 14 Millionen Rubel den Vereinigten Staaten überließ, unter amerikanischer Herrschaft gemacht hat. Man darf diesen Verkauf wohl als ein vorteilhaftes Handelsgeschäft der so schlauen Yankees bezeichnen, wenn es sich bestätigen sollte, was Sachkenner behaupten, daß es bisher 150 Millionen Dollars, also mehr als 300 Millionen Rubel eingetragen hätte. Tultschinskij wurde während des russisch-japanischen Krieges im Frühjahr 1905 über Nordamerika zur Tschuktschen-Halbinsel entsandt, um sich von der Tätigkeit der dort vom Staate konzessionierten „Nordostsibirischen Aktiengesellschaft" (Ssewerowostotschnoje Ssibirskoje Obtschestwo) bekannt zu machen.

Ihm trat, als er auf seiner Reise in Alaska an das Land gestiegen war, die Überlegenheit der Amerikaner im Handel und Erwerb den Russen gegenüber vor Augen, der angestrengte Kampf um den Erwerb, der Geiz mit der Zeit, beides Eigenschaften, die meist den Russen fehlen. Indem er an das bekannte Wort Ssamarins erinnert: „Wenn die russische Gesellschaft jemals aufhörte, sich für die Grenzlande (die Okraïnü) zu interessieren, so würde dies bedeuten, daß sie Rußlands Einheit nicht mehr erhalten wolle. Dieser Tag würde aber auch der Beginn seiner Auflösung sein!", prophezeit er, daß Rußland auf der Tschuktschen-Halbinsel, wenn die jetzige ganz unnatürliche Lage der Dinge sich dort nicht von Grund aus ändere, dieselbe Rolle zu spielen bevorsteht wie den eben verlorengegangenen Stellungen in der Mandschurei und auf Kwantun. Der Unterschied sei nur der, daß, während die Russen dort unvorbereitet auf die vitalen Interessen der Japaner stießen, sie hier auf einem alten Vorposten unserer entlegenen nordöstlichen angestammten Gebiete sich befänden, auf welche die Amerikaner seit langem ihrer reichen Mineralschätze wegen gierige Blicke werfen.

Haben sie doch mit Alaska die Erfahrung gemacht, wie wenig die Russen den Wert dieser 1867 abgetretenen Besitzungen gekannt haben. Waren doch auch die Amerikaner zum Teil damals selbst so wenig vertraut mit dem Werte Alaskas, daß höchst angesehene Kongreßredner es für ein Verbrechen erklärten, wenn der Staat auch nur einen Dollar

für ein völlig unwirtliches Land opfere, aus dem nichts zu holen sei. Doch gewann damals der klare staatsmännische Gedanke zum Heil der Union die Oberhand, und so ging für ein „finanzielles Butterbrot“ ein Land von fast der dreifachen Größe Deutschlands, von mehr Flächeninhalt als zwanzig der älteren Staaten der Union in nordamerikanischen Besitz über.

Seit jener Zeit sind, ganz abgesehen von edlen Metallen, allein an Pelzwaren und Fellen für mehr als 60 Millionen Dollars ausgeführt worden, für ebensoviel an Lachskonserven. Viele Millionen haben die nordamerikanische Industrie und Schiffahrt bereits durch den Import verdient.

Aber man ist in Nordamerika noch weiter gegangen. Man verstand es sogar, in das benachbarte Russisch-Asien hinüberzugreifen.

Eine Persönlichkeit, deren Herkunft in Dunkelheit gehüllt ist, wohl ein aus Chicago gebürtiger Jude, Rosin, war es, der mit großer Schlauheit, aber auch mit Energie die Tschuktschen-Halbinsel in den Kreis seiner ebenso gewagten wie klugen Spekulationen zog. Er hatte in St. Francisco und in Seattle Gelegenheit gefunden, seine hervorragende Begabung für den Handel beweisen zu können.

Als nun Nome entstanden war, richtete er sogleich sein Augenmerk auf Nord-Alaska. Er brachte die von ihm geleitete „Northwestern Commercial Co“. schnell an die Spitze aller dort entstandenen Unternehmungen und machte bald den Bezirk von Norton bis zum äußersten Norden zum Schauplatz ausschließlich seiner Handelsunternehmungen. Rosin zwang die kleineren Konkurrenzunternehmen, sich mit ihm zu verschmelzen oder Alaska zu verlassen. So wurde die „Northwestern Commercial Co.“, eine Art Trust mit Rosin als Präsidenten, gegründet. Und nun dehnte man die Unternehmungen auf das russische Asien aus. Wie Rosin selbst berichtet, hatte ein Ingenieur Roberts bald nach der Entstehung von Nome zum Zwecke des Suchens nach Gold den Entschluß gefaßt, die Tchuktschen-Halbinsel zu besuchen. Während seines Aufenthaltes daselbst gewann er die Überzeugung, daß dieser Teil des russischen Festlandes mit Bezug auf seine metallischen Bodenschätze nur die Fortsetzung von Alaska bilde. Rosin reiste nun nach London, gewann einen großen Finanzier (Baker?) für seine Ansichten, der das Projekt Rosins noch durch den Gedanken erweiterte, sich aller Kohlenlager zu versichern, an denen die Küste Sibiriens so reich ist, wie z. B. die Umgegend von Kap Navarin, des Busens des Baron Korff usw. Er wandte sich an Lord Salisbury, auf dessen Fürsprache er Empfehlungsschreiben nach Petersburg erhielt. Das Ergebnis des Besuches Bakers in Rußland war die Bildung eines englischen Syndikates von Kapitalisten, und in Rußland die Gründung einer Handelsgesellschaft, an deren Spitze ein russischer Unternehmer stand und zu deren Verwaltung ein Russe und zwei Engländer gehörten.

Diese neue Gesellschaft entsandte zunächst eine Expedition, die das seitens der russischen Regierung ihr zur Ausbeutung überwiesene Küstengebiet kennen lernen sollte. Sie ging unter Führung des Russen Bogdanowitsch auf dem Dampfer „Samoa“ ab. Professor Bogdanowitsch hat das Schicksal dieser infolge der Gegnerschaft der Engländer und Russen und der störenden Einwirkung weiblicher, auf dem Schiffe befindlicher Personen in einer 1901 in St. Petersburg erschienenen Schrift: „Die Tschuktschen-Halbinsel“ geschildert.

Nachdem die englischen Teilnehmer an dieser Gesellschaft sich mit ihren Geldern zurückgezogen hatten, faßte Rosin den Gedanken, die Konzessionen derselben sich und seiner Gesellschaft übertragen zu lassen. Es gelang ihm denn auch, nach kurzen, in London und Petersburg geführten Verhandlungen die Nordwest-Gesellschaft mit der Nordostsibirischen Gesellschaft zu verschmelzen und als leitender Direktor an die Spitze der neuen Gesellschaft zu treten, die dem Namen nach eine russische, aber ganz in in den Händen der Amerikaner ist. Nicht mit Unrecht können die Amerikaner sagen, daß die durch den Ustaw vom 22. Juni 1902 und dessen Ergänzungen vom 3. Juli 1903 neukonzessionierte „Ssewerowostotschnoje Obtschestwo“ (Nordostsibirische Gesellschaft) nichts anderes sei als eine Hilfsunternehmung (Subsidiary Co.) des großen Handels- und Industriesyndikates, dessen Seele und Leiter der Amerikaner John Rosin ist.

Bald nach Erlangung dieser Konzession stiegen die Aktien John Rosins. Er gründete eine Reihe neuer Gesellschaften wie die „North Lichterage Co. Limited“, die „Northwestern Steamship Co. Limited“, und in der allerletzten Zeit die „Northwestern Fisheries Co.“. Dies große Handelssyndikat soll in den letzten Jahren seine großen Handelsoperationen, und zwar unkontrollierbar und abgabenfrei, auf den russischen fernen Osten ausgedehnt haben.

Die Rohprodukte der Tschuktschen-Halbinsel: Walfischknochen, Walroßzähne, Seehunds- und Eisbärenfelle, Pelzwerk aller Art werden von den Tschuktschen billig, namentlich gegen Spiritus und Whisky, eingetauscht und mit ungeheurem Gewinne in Amerika verkauft.

Von Metallgewinn soll die Gesellschaft — nach Tultschinskijs Behauptung — nur 3% Abgabe an die russische Regierung zahlen, während sie einzelne kleine Teile des ihr zur Ausbeutung überlassenen Areals von 100000 Quadratwerst für 5000 bis 50000 Dollars weitergibt. Welche Erträge das Syndikat allein aus den Fischereiprodukten gewinnt, dafür spricht der Umstand, daß nach Angabe Podgorskijs die „Northwestern Siberian Co. Limited“ allein im Jahre 1904—1905 aus den Erträgen des Fischbeins (Kitowoi Uss) 75 bis 96000 Dollars Reinertrag gehabt haben soll.

Wie groß der Geschäftsgewinn der Amerikaner ist, geht auch daraus hervor, daß nach den Angaben desselben Podgorskij das Pfund Fischbein auf der Tschuktschen Halbinsel für 1,50 Dollar eingekauft und in New York mit 20 Dollars wieder verkauft wird.

Nach den Erhebungen Tultschinskijs wurden im Jahre 1905 von der Gesellschaft nach Amerika ausgeführt: 9850 Seehundsfelle, 8200 Stück Walroßzähne, 8000 russische Pfund Fischbein, 1050 Stück Renntierfelle, 560 Pelze von Polarfüchsen, ferner eine mehr oder minder große Zahl von Bärenpelzen, großen Seehundsfellen usw.

Die Ausbeute an Edel- und anderen Metallen wird gegenüber dem leichten Verdienste auf anderen Erwerbsgebieten vernachlässigt. So sollen z. B. in den Jahren 1900 bis 1905 nur 300 Mann, d. h. 1 Mann auf etwa 300 Quadratkilometer Areal, mit der Goldwäscherei beschäftigt gewesen sein.

Im Gegensatze zu der „brachliegenden“ russischen Tschuktschen-Halbinsel ist auf der gegenüberliegenden amerikanischen Seward-Halbinsel die Metallgewinnung ungemein entwickelt und allein die Goldgewinnung von 1899 bis 1904 von 2150000 Dollars auf 6200000 Dollars gestiegen. Es gibt dort 18 Goldwäscherei-Gesellschaften, über 1000 Goldwäschereien mit besonderen Gesellschaften für Wasserzufuhr in Leitungen, mehrere Städte, darunter

Nome, das mit allem Komfort neuzeitlicher Einrichtungen ausgestattet ist, unter den dort angesessenen vier Vizekonsuln allerdings keinen Vertreter Rußlands sein eigen nennt. Außer Gold wird auf der Halbinsel viel Zinn gewonnen, ferner Graphit, Steinkohle und Kupfer.

Ob die von Herrn Tultschinskij in seinem Vortrage ausgesprochene Mahnung, Rußland dürfe nicht länger zögern, die trotz scheinbarer Verödung der Tschuktschen-Halbinsel reichen Naturschätze derselben selbst auszubeuten, um diese sonst nicht in amerikanische oder japanische Hände kommen zu lassen, ungehört verhallen wird, sei dahingestellt. Jedenfalls dürfte dies bisher so wenig beachtete entlegene Polargebiet in der nächsten Zukunft zu größerer Bedeutung gelangen.

Wir werden auf diese Frage in Zukunft noch mehrfach zurückkommen.

Der Volksgeist Japans und der Bushido.

(Schluß.)

Von Professor Dr. Riess.

Das Schicksal des Lehnssystems mit seinem Divide et Impera-Prinzip war unentrinnbar, als nun seit 1840 die fremden Mächte anklopften, Ostasien aus seinem langen Winterschlaf aufrüttelten und ihm den Handelsverkehr aufzwangen. Da es den Schogunen unmöglich war, den Kampf gegen die Fremden aufzunehmen, gaben sie die Abschließungspolitik 1854 definitiv auf. Diese eklatant gewordene Schwäche entfachte nun die ganze Glut des wiederum dem Auslande gegenübergestellten Yamato Damashi. Man fand an dem Hof in Kioto den Rückhalt der Legalisierung durch eine höhere Instanz, mit der man dem fremdenfreundlichen Schogun entgegentreten konnte. **Wiederherstellung der Kaiserherrschaft und Vertreibung der Fremden** wurde der Schlachtruf der oppositionellen Klane. Durch feindselige Akte gegen die Europäer suchte man die Politik der Regierung in Yeddo zu durchkreuzen. Das Schogunat wagte nicht mehr, den mächtigsten Klanen im fernsten Süden und Westen seinen Willen aufzuzwingen. Es überließ es den Engländern, sich 1863 selbst Genugtuung vom Satsumaklane zu verschaffen, indem die Hauptstadt Kagoshima bombardiert wurde. Die vereinigte Flotte von englischen, französischen, holländischen und amerikanischen Schiffen griff 1864 den Choshiuklan in Shimonoseki an. Dadurch war es entschieden, daß der Schogun nicht mehr als der Hüter und Wahrer des nationalen Gedankens gelten konnte.

Da die im Bunde mit dem Kaiser und in seinem Namen kämpfenden vier Klane im Süden und Westen von Satsuma, Choshiu, Hizen und Tosa den Sieg errangen, so war es die Frage, ob die Wiederherstellung der Kaiserherrschaft praktisch nur die Vorherrschaft der Leiter dieser Kombination oder ob sie eine wirkliche Erneuerung der politischen Einheit der Nation im Sinne der alten Zeiten bedeuten würde. Die Entscheidung fiel ganz zugunsten der entschiedensten Zentralisierung und gegen die Ansprüche der beschränkten Klanpatrioten. Auflösung der Lehnsstaaten, Umwandlung in Präfekturen, möglichst schnelle und systematische Herübernahme **aller** Institutionen, auf denen die Überlegenheit der Vertragsmächte beruhte, um möglichst schnell die politische Einigung zu vollenden und den übrigen Kulturmächten gleichgestellt zu sein, waren das Programm. Nachahmungseifer in bezug auf alle europäischen Einrichtungen, möglichst vollständige Assimilierung war das Opfer, das sich der japanische Volksgeist auferlegen mußte, um eine gleichgeachtete Stellung in der Welt für seinen Staat zu erringen und damit vor dem eigenen Selbstgefühl zu bestehen.

Diese von den fähigsten Staatsmännern befolgte großartige Politik war aber nicht der großen Masse der Patrioten klar zu machen und in den einzelnen Schachzügen des Vorrückens noch weniger leicht verständlich. Die einschneidenden Neuerungen, besonders die Ablösung der Renten der Samurai, das Verbot des Schwertertragens, die Abschaffung des Harakiri waren höchst unpopuläre Vorschläge. Das Standesgefühl der Samurai hat dieser Methode der nationalen Wiedergeburt bis 1877 noch einen sehr gefährlichen Widerstand geleistet, der sich in dem Satsuma-Aufstande unter der Führung des als Prototyp eines echten Bushi gefeierten Saigo Takamori, des letzten japanischen Ritters im höchsten Sinne, entladen hat. Der siegreiche moderne Staatsgedanke drang aber trotzdem in den sich überstürzenden Reformen und Entlehnungen der Periode von 1879—1888 durch. Japan sollte Rechtsstaat, Kulturstaat, konstitutionelle Monarchie werden, um endlich die Gleichstellung mit europäischen Großstaaten in den revidierten Verträgen zu erreichen.

Wäre jedem Fortschritt des Assimilierungsprozesses in Japan auch ein sichtlicher entsprechender Erfolg in der Besserung der auswärtigen Stellung des Inselreiches gefolgt, so hätte sich der japanische Volksgeist diese Politik ohne Widerstreben gefallen lassen. Aber damit ging es erstens nicht schnell genug und zweitens nicht ganz ohne Rückschläge. Jedesmal, wenn ein solches Zurückbleiben hinter den gehegten Erwartungen eintrat, bäumte sich der Stolz des erregten Nationalgefühls auf und machte sich Luft in wilder Opposition gegen die Regierung. Als es im Oktober 1888 bekannt wurde, daß eine Vertragsrevision beschlossen war, die Japan einen gemischten Gerichtshof, also etwa die Stellung Ägyptens auferlegte, erhob sich ein Sturm in der empörten öffentlichen Meinung. Die moderne Yamato Damashi-Bewegung, die den Ministern die heiligsten Interessen der Nation noch nicht anvertrauen wollte, kam damals in Fluß. So sehr gefährlich ist für eine kluge und geschickte Staatsleitung in Japan diese Bewegung aber nicht. Sie ist, wenn sie sich auch wild gebärdet, weil jeder Japaner seine momentane Erregung als einen Ausfluß der einmütigen Volksstimmung hält, doch dem Staatsprinzip analog und deshalb ganz gut mit dem mehr bewußten und auf engere Volkskreise beschränkten Jingoismus und Chauvinismus europäischer Nationen zu vergleichen. Sie kann vor allem, wenn man ihr erstes Toben vorübergehen läßt, vom Kaiser geleitet und beruhigt werden. Auf die Pflege des Yamato Damashi in den Schulen und öffentlichen Veranstaltungen wird deshalb viel Sorgfalt verwandt. Als Quintessenz der japanischen Geschichte wird dieses von den Vorfahren überlieferte, fehlerlose und für alle Zeiten passende Prinzip, das Loyalität, kindliche Pietät, Höflichkeit und energische Tätigkeit in sich schließt, in dem kaiser-

lichen Erlaß vom 30. Oktober 1890 über das Erziehungswesen hervorgehoben. Dieser Erlaß wird regelmäßig bei jedem Schulakte vor den Schülern verlesen. Man fruktifiziert also die anthropologische Tradition der Nara-Periode für den staatlichen Zweck der Jugenderziehung. Jetzt steht die Entwickelung so, daß dem Kaiser in den wichtigsten Angelegenheiten der Politik die fünf erprobten, aus dem Parteileben ausgeschalteten Staatsmänner zur Seite stehen, Ito, Inouye, Yamagata, Matsukata, Oyama. Ihrer Leitung, nicht den Beschlüssen des Staatsministeriums, glaubt die japanische öffentliche Meinung ohne Besorgnis die Ordnung der auswärtigen Politik überlassen zu können. Damit ist der Yamato Damashi-Geist gebändigt und den großen Staatsaufgaben dienstbar gemacht.

Der Bushido, der sich, wie wir gesehen haben, auf die Forderungen der Individualethik beruft und leicht sogar Gewalttaten verzeiht und verherrlicht, wenn sie nur mit Aufopferung des eigenen Lebens verbunden sind, erfreut sich keiner offiziellen Förderung oder auch nur Duldung. Im Strafgesetzbuch wird die Beeinflussung eines andern zum Selbstmord mit schweren Strafen bedroht. In den von der Regierung herausgegebenen und in den Volks- und Mittelschulen benutzten Büchern über Lebenspraxis und Moral wird der Selbstmord unbedingt verurteilt. Die Neigung, das Grab von Rächern der Moral, die das Leben geopfert haben, zur Stätte von Demonstrationen zu machen, bekämpft die Polizei und die Praxis der Gerichte, solchen Bravos lieber lebenslängliches Zuchthaus als Todesstrafe zuzudiktieren. Die Tugendhelden, die aus ihrer Qualität als Wächter der Nationalehre und des Rechts ihre einzige Beschäftigung machten, die sogenannten „sôshi", hat die Regierung so gut wie völlig unterdrückt. Einige von ihnen haben zuletzt die Bühne als letztes Mittel zur Erreichung ihrer Ideale betrachtet und sind auf diesem Wege berufsmäßige Schauspieler geworden. Die japanische Theatertruppe, die vor einigen Jahren in Berlin solchen Erfolg hatte, war aus einer Soshigesellschaft in eine professionelle Schauspielerbande umgewandelt worden; für Europa nahm der Direktor noch die Talente seiner Frau, einer Ex-Geisha, zu Hilfe. Auch während des letzten Krieges hat eine patriotische Tat, die den Tendenzen des Bushido entspricht und den Russen sehr imponierte, von der japanischen Regierung keine Anerkennung gefunden; nämlich der Versuch zweier Zivilisten, als Chinesen verkleidet, die Eisenbahnbrücke über den Sungari zu zerstören. Die Erfahrungen, die man früher mit den Soshi machte, sind eine Warnung, dieses psychische Element lieber einzudämmen.

Wie kommt es nun aber, daß trotzdem in der öffentlichen Meinung Japans neuerdings soviel Aufhebens von dieser Geistesrichtung gemacht wird? Das hängt mit der Entwickelung zusammen, die der Parlamentarismus in Japan genommen hat. Es zeigte sich, daß bei den Wahlen und in der Taktik der parlamentarischen Kämpfe, bei den Verhandlungen der Stadtverordneten in Tokio und bei gar zu vielen anderen Gelegenheiten Bestechung und Stimmenkauf eine große Rolle gespielt haben. Der Virtuose dieses Systems war der Parteiführer Hoshi Toru. Seinem Erfolge verdankte er es, daß sogar Marquis Ito mit ihm in ein politisches Kompagniegeschäft eintrat. Die Erregung über diesen Gang der Dinge hat die moralische Entrüstung der gebildeten Kreise, namentlich der Lehrerwelt, erregt. Man zürnte über diese Korruption der Epoche und setzte ihr die Erhabenheit der alten Samurai über alle Geldbeeinflussungen entgegen. Man prägte die Antithese: Hie Mejii-Korruption dort Bushido, Weg des Kriegsadels. Bald erstand auch dieser Richtung ihr Held. Es war Iba Sotaro, ein wohlhabender, angesehener Mann in glücklichen Familienverhältnissen, 50 Jahre alt, früher Schuldirektor. Er ging im Juni 1901 aufs Rathaus am hellen Tage in die Kommissionssitzung, der Hoshi Toru präsidierte, schalt ihn einen Verderber der Sitten und hieb ihn nieder.

Diese Bestrebungen, die Schwärmerei für den durch Selbstmord bewährten Geist des Bushido zu erneuern, sind namentlich in Professorenkreisen weit verbreitet. Man glaubte dort, in dem Kriege gegen Rußland viele Heldentaten erwarten zu können, die eine unzweifelhafte Überlegenheit des sich unbedenklich hinopfernden Bushi gegenüber den uns Europäern geläufigen Formen von Tapferkeit beweisen sollten. Die Tat der Offiziere der neunten Kompagnie des 37. Regiments galt als die hervorragendste Heldentat spezifisch japanischer Färbung. Als das Transportschiff, das sie auf den Kriegsschauplatz bringen sollte, die Kiushiu Maru, den russischen Kreuzern begegnete, soll der Hauptmann die Soldaten angeredet haben, daß sie sich nicht mehr als unter seinem Befehl stehend zu betrachten hätten. Er sei dann mit den Leutnants und dem Fähnrich in die Kabine gegangen und alle hätten Harakiri vollzogen, während auf Deck die Soldaten eine Füsillade gegen die Russen unternahmen. Der Rektor der Universität Tokio nahm die Gelegenheit des Stiftungsfestes der Anstalt wahr, um eine Lanze für Bushido zu brechen. „Als die Idee europäischer Zivilisation in Japan lebendig wurde", sagte er, „wurde Bushido als ein Überbleibsel der Unwissenheit, des Vorurteils und der Barbarei verurteilt. Aber Bushido ist keine Barbarei". „Jetzt erfährt infolge des Krieges das Studium des Bushido eine Wiederbelebung." Er geht dann auf den Fall des Selbstmords der Offiziere auf der Kiushiu Maru näher ein. In Japan war der Eindruck gerade des Selbstmords, durch den die tapferen Soldaten in der verhängnisvollen Stunde von einem Sergeanten kommandiert werden mußten, sehr gewaltig und wurde im Interesse der Bushido-Erneuerung verwertet. Das Unglück wollte es aber, daß alle die Selbstmörder nach dem Frieden wohlbehalten aus der russischen Gefangenschaft heimkehrten. Sie wurden vor ein Kriegsgericht gestellt und kassiert.

Wie der Glorifizierung des Selbstmordes als echter Probe von Heldengesinnung, so treten die leitenden Männer in Japan auch der Klan-Tendenz entgegen, die den Bushido im Gegensatz zum Yamato Damashi charakterisiert. Diesen Gegensatz hat der einflußreichste Publizist Japans vor einigen Jahren in die populär-ethische Diskussion geworfen, als er beim Tode des Grafen Katsu dessen patriotische Tat, das Schloß dem Kaiser zu übergeben, als unmoralisch bezeichnete, weil er sich als Bushi seinem Lehnsherrn hätte enger verbunden fühlen müssen als seinem Souverän. Da der Klanverband, die engere Landsmannschaft von den neuen Verfechtern des Bushido wieder mehr in den Vordergrund gerückt wird, so erschien es dem Korrespondenten der Times, einem der besten Kenner Japans, wichtig, eine von Admiral Kamimura erzählte Reminiszenz mitzuteilen, die beweisen soll, daß Saigo, das beau idéal eines Bushi, den Dienst für das Vaterland doch höher bewertet habe, als die Verpflichtung dem Klan gegenüber. Saigo hatte seine drei Klangenossen Togo, Kamimura und Yamamoto nach Yeddo gesandt, um die Marineakademie des Schoguns zu besuchen. Als nun der Satsuma-Aufstand unter Saigos Führung ausbrach, eilten alle drei nach Kagoshima, um sich ihrem Klan und Gönner zur Verfügung zu stellen oder

Selbstmord zu begehen, wenn sie sich überzeugen mußten, daß Saigo unrecht habe, wenn er den Kampf aufnehme. Er setzte ihnen aber auseinander, daß der Zweck ihres Studiums in der Hauptstadt vor ihrem loyalen Verhältnis zu ihm und dem gemeinsamen Klan den Vorzug verdiene. Denn für die Flotte würden sie einst ganz Japan wichtige Dienste leisten können: in Satsuma würden sie im günstigen Falle nur ihrem Klan zum Siege verhelfen können, im Falle des Selbstmords aber dem Vaterlande, das einst vor allem eine Flotte brauchen werde, verloren gehen. Nach Tsushima müsse jeder die Wahrheit dieser Alternative würdigen. Auf wortgetreue Wahrheit kann diese Reminiszenz keinen Anspruch erheben; denn Togo war während der Jahre 1871—78 in England. Uns interessiert sie aber nur als ein Beispiel dafür, wie man sich in Japan an den hervorragendsten Stellen dem Agitationseifer der Professoren für die Wiederbelebung des Bushido entgegensetzt. Ich glaube nicht, daß die neue Bushidobewegung in Japan von langem Bestand sein wird. Die Staatsraison spricht zu deutlich gegen sie.

Wenn ich also dem japanischen Volksgeist in der Gegenwart ideale Bestrebungen zuweise, die viel tiefer geschichtlich begründet, viel umfassender (weil allen Volksklassen gemeinsam) und viel heilsamer für die weitere Entwickelung Japans sind, als die davon verschiedenen Bestrebungen der wieder erweckten Bushidobewegung, so muß ich doch zum Schluß auch auf die Schranke hinweisen, die auch bei der Pflege des Yamato Damashi in der jetzigen gemäßigten Form noch besteht. Noch ist es in Japan niemandem gestattet, in japanischer Sprache etwas zu veröffentlichen, was der offiziellen Geschichtstradition widerspricht. Eine vorurteilslose Kritik der ältesten japanischen Geschichtsquellen, etwa in dem Geiste der wahrheitsuchenden Forschung, der unsere Bibelkritik sich seit 75 Jahren befleißigt, darf in Japan wohl in einer fremden Sprache, aber nicht japanisch geäußert werden. Ein Historiker an der Universität, der sich damit hervorwagte, ist abgesetzt worden. Ich hoffe, die Zeit ist nicht mehr fern, wo man auch in Japan von dieser Beschränkung der Freiheit der Wissenschaft absehen kann. Denn ein Volksgeist, der sich solcher Leistungen fähig erwiesen hat, wie der japanische in den letzten Jahren, bedarf keiner Gängelung mehr. Die weitere Entwickelung der Dinge kann ihm getrost ohne jede Vorsichtsmaßregel anvertraut werden, die der Freiheit des Geisteslebens widerspricht.

Asien im Monat März.

Aus irgend einer, übrigens hier nicht interessierenden Veranlassung, hat im vorigen Jahre das französische Unterrichts-Ministerium einen Hauptmann namens D'Olonne zu Zwecken einer Forschungsreise nach dem Jangtse-Gebiet entsandt. Dieser Expert ist vor einiger Zeit wieder zurückgekehrt, hat seine Berichte veröffentlicht und es verstanden, sie zu einer Art Sensation auszugestalten. Eine kurze Zeit war die ganze französische Presse voll davon, und zum ersten Male seit der Zeit, da Maurice Schwob sein berühmtes Buch „Le danger allemand" schrieb, gab es wieder einmal einige Wochen in einem Kulturlande Europas, in denen eine sogenannte „Gefahr" auf der Tagesordnung stand. Es ist ganz unglaublich, was während dieser Zeit, insbesondere von den Pariser Blättern an Übertreibungen und Prophezeiungen geleistet worden ist. Herr D'Olonne hat in der Tat China und das Jangtse-Tal besucht und daselbst eine Reihe recht beachtenswerter Beobachtungen gemacht. Das eigentlich wertvolle Material aber, das seine Berichte enthalten, gibt selbstverständlich zu Sensationen keinen Anlaß, und so hat er es vorgezogen, Nebendinge und allgemeine Betrachtungen heranzuziehen, um sich und seiner Leistung das nötige Relief zu geben.

Weitausholend spricht er zunächst davon, welch schlimme Erfahrungen man überall auf der Erde mit den chinesischen Kulis gemacht habe. Die alten Geschichten von dem Arbeiter ohne Nerven, von der stumpfen Unermüdlichkeit und von der unbegreiflichen Frugalität kehren wieder. Die Vorgänge in den Minen Südafrikas werden entsprechend ins rechte Licht gerückt. Warnend wird darauf hingewiesen, wie die Vereinigten Staaten von Amerika ganz neuerdings und trotz des drohenden pazifischen Konfliktes mit dem Osten, trotz des Boykotts gegen die amerikanischen Waren, ihre Chinesen-Gesetze nicht nur aufrecht erhielten, sondern sogar erneuerten. Sodann wird der Nachweis versucht, daß die ganzen östlichen und südlichen Ozeane von einer Chinesen-Einwanderung überschwemmt seien. Ruhige Beurteiler haben in der Tat die gesamte außerhalb des engsten Vaterlandes wohnende Chinesenschaft auf vier Millionen taxiert, wobei zu bemerken ist, daß auch diese Taxe noch viel zu hoch gegriffen sein dürfte. Trotzdessen stellt Herr D'Olonne die Behauptung auf, daß der ganze östliche Archipel über kurz oder lang der Chinesenherrschaft anheimfallen müsse —, selbstverständlich überall unter Ausmerzung der Fremden — und dann kommt er zu seinem Schlusse, nämlich zu dem Satze: wenn der Chinese schon außerhalb seines Vaterlandes so furchtbar ist, wie gefährlich muß er erst in den Massen sein, in denen er daheim beieinanderwohnt. Herr D'Olonne untersucht die Rückwirkung, die die Chinesenauswanderung auf die Heimat übt, und kommt zu dem Schlusse, daß diese Rückwirkung eine ganz eminente sei. Jeder ins Ausland gehende Chinese erwirbt seiner Ansicht nach mehr oder weniger große Geldsummen und schickt sie nach Hause. Herr D'Olonne versteigt sich bis zu der Behauptung, daß alle diese Summen zusammen so gewaltig wären, daß man annehmen könne, ein Viertel des gesamten Geldumlaufs in China entstamme dieser Quelle.(!!) Wo Herr D'Olonne die Grundlage für die Begründung dieser Tatsache findet, vergißt er leider anzugeben. Auch finden sich in seinen Berichten keine Belege dafür, auf welchem Wege es ihm gelungen ist, über die bisherige Leistung aller unserer Forscher hinaus den Geldumlauf Chinas mit einiger Sicherheit zu taxieren; insbesondere verschweigt er, auf welcher Basis er den Rückfluß der von den im Auslande weilenden Chinesen eingesandten Summen aufgenommen hat.

Obgleich es nun für jeden denkenden Menschen ersichtlich ist, daß hier nur eine utopistische Behauptung vorliegen kann, hat die französische Presse es nicht verschmäht, sich kritiklos dieser angeblichen Ergebnisse zu bemächtigen und dem Verfasser sogar in den Bereich der Folgerungen nachzugehen, die er auf die vorgetragenen „Tatsachen" zu stützen beliebt. Der gewaltige Geldzufluß, den China aus dem Auslande erfährt (sic!), dient vor allen Dingen militärischen Zwecken. Militärischen

Zwecken dient nach Herrn D'Olonne überhaupt alles. Insbesondere meint er, jede der bisher gebauten Eisenbahnen in erster Linie sei als eine „strategische" aufzufassen. Natürlich hat er darin in gewissem Sinne recht; denn wenn ein so gewaltiges Land wie China nur einige wenige Eisenbahnlinien besitzt, die es durchziehen, so hat für den Kriegsfall selbstverständlich jede dieser Linien einen strategischen Wert. China kann vorläufig keine Eisenbahn bauen, die keinen strategischen Wert hätte. Herr D'Olonne aber weist darauf hin, daß in weiten Bezirken ein militärischer Geist Platz gegriffen habe, daß ein ausgedehnter Reservistenstand in der Bildung begriffen sei, daß in jedem Dorf ein abgedankter Unteroffizier oder Feldwebel sitze, der die Verbindung mit dem stehenden Heere und den Reservistenmassen herstelle, daß es nur eines Winkes der Heeresleitung bedürfe, um hunderttausend europäischer geschulter (?) Kämpfer auf die Beine zu stellen! Kurzum, er meint, bis zum Jahre 1920 werde das stehende Heer Chinas aus zehn Millionen modern geschulter, bewaffneter und taktisch durchgebildeter Soldaten bestehen! Und was wird nun China mit diesen zehn Millionen anfangen? Es wird nicht nur die frechen Ausländer alsbald zu Paaren treiben, sondern es wird bevorstehen „die schrecklichste Invasion Europas, die die Geschichte kennen werde". Hunnen, Mongolen, Tataren, Ungarn, Türken und Mandschu werden als Bestandteile der fürchterlichen Macht, die über Europa wieder einmal hereinbrechen wird, bunt durcheinander gewürfelt. Herrn D'Olonne ist alles Chinese, was mit einem fremden Namen behaftet ist, und alles bereit, das chinesische Heer zu verstärken und sich auf Europa zu stürzen. Nach dem tapferen französischen Hauptmann gibt es nur einen Rettungsweg: das ist die Schaffung waffenstarrender „Vereinigter Staaten von Europa" ein slawisch-germanisch-romanischer Heeresbund, wie ihn die Welt noch niemals gesehen hat. Wehe uns allen, wehe insbesondere dem armen Vaterlande des Berichterstatters, falls dieser famose Bund nicht zustandekommt!

Man muß sich bei Lektüre des D'Olonneschen Berichtes und noch mehr bei derjenigen der Kommentare, seiner Weiterverbreiter und Propagandisten verwundert fragen, ob denn in der Öffentlichkeit eines zivilisierten Landes wirklich so viel Kritiklosigkeit und Urteilslosigkeit Platz findet. Das Ganze ist ja ein unschädliches Vergnügen, zumal es sich im vorliegenden Falle nicht lediglich um die Ankündigung einer wirtschaftlichen Gefahr handelt, die industrielle und Kaufmannskreise erschrecken könnte, sondern um eine direkte politische Utopie. Verwundert fragen muß man sich auch, in welcher Tendenz gerade das französische Unterrichts-Ministerium einen solchen Berichterstatter ausgesandt und einen solchen Bericht an die Öffentlichkeit zugelassen hat.

Wir erwähnten mit Herrn D'Olonne auch den chinesischen Boykott gegen amerikanische Waren. Merkwürdigerweise scheint diese Bewegung tatsächlich auch jetzt noch nicht völlig beendet zu sein, denn nach dem Ostasiatischen Lloyd" veröffentlicht in Singapore und den anderen Niederlassungen der Straits Settlements ein Chinese namens Lin-Fong-Wi einen Aufruf, der unter dem Titel „Überraschungsbrief" die chinesischen Landsleute folgendermaßen zur Fortsetzung des Boykotts auffordert:

„Dieses Rundschreiben soll die Chinesen daran erinnern, daß sie von den Amerikanern sehr schlecht behandelt worden sind, daß man mit ihnen wie mit wilden Tieren und Gefangenen umgegangen ist. Soll ein Chinese sich diese Behandlung ruhig gefallen lassen? Der amerikanischen Regierung ist es gleichgültig, ob Ihr Mandarine, Beamte, Schüler oder Männer in anderen hohen Stellungen seid. So lange Ihr Chinesen seid, werdet Ihr wie Bestien behandelt. Keine andere Nation behandelt die Chinesen so schlecht, wie die Amerikaner es tun.

Vor ungefähr sechs Monaten bildete in Singapore der Boykott amerikanischer Waren das Tagesgespräch und alle Chinesen erklärten sich für ihn; seitdem aber scheint dies nachgelassen zu haben. Es hat den Anschein, als ob Ihr Euch die Sache anders überlegt habt.

Im letzten Jahr hat die amerikanische Regierung uns versprochen, im Kongreß die Beschränkung der chinesischen Einwanderung in Erwägung zu ziehen. Auch beim Beginn des neuen Jahres wurde uns das wieder versprochen, aber bisher ist in dieser Angelegenheit nichts geschehen.

Ich fordere daher die gesamte chinesische Bevölkerung auf, den Boykott zu unterstützen und nach Kräften mitzuhelfen, die amerikanische Regierung zu zwingen, eine Versammlung betreffs des chinesichen Ausschließungsparagraphen einzuberufen.

Es gibt in Singapore eine chinesische Zeitung, die sich gegen den Boykott erklärt hat, indem sie Anzeigen amerikanischer Firmen veröffentlicht. Sie sollte dies nicht tun. Denn das Volk weiß ganz genau, daß die Zeitungen auf die öffentliche Meinung einwirken; das Blatt tut also nichts, um den Boykott zu unterstützen.

Es gibt in Singapore auch eine Anzahl chinesischer Handelsleute, die den Amerikanern Mehl, Zigaretten, Tabak, Zigarren und Saucen verkaufen. Diese Leute gleichen den Schildkröten. Wenn man sie angreift, ziehen sie den Kopf zurück; wenn sie sich aber unbeobachtet glauben, stecken sie ihn wieder heraus.

Als der amerikanische Boykott begann, zeigten sich die Chinesen in Singapore so brav wie die Tiger; jetzt benehmen sie sich wie Ratten. Als der Boykott seinen Anfang nahm, gab es in der South Canal Road eine Firma, die gegen den Boykott war. Sie verkaufte trotz der Proteste der chinesischen Zeitungen amerikanische Artikel. Jetzt aber verfahrt Ihr, die Ihr diese Firma damals geschmäht habt, in derselben Weise.

Ein Telegramm aus Canton besagt, daß der Boykott dort immer noch ausgeübt wird: als ein Chinese halte ich es daher für meine Pflicht, dieses Rudschreiben zu erlassen, um Euch aufzufordern, den Boykott zu unterstützen. Denn es hat keinen Zweck eine Sache zu vertreten, sie aber nicht auszuführen.

Die Chinesen in Singapore haben an die Regierung in Peking ein Telegramm gesandt, in dem ihr mitgeteilt wird, daß, wenn die Vereinigten Staaten den Ausschluß der Einwanderung nicht beschränken, sie den amerikanischen Handel so boykottieren würden, bis die Amerikaner nachgäben. Es sollte jetzt in Singapore durch freiwillige Beiträge eine Vereinigung gegründet werden. Dann könnte man leicht ersehen, wer den Boykott unterstützt hat, aber trotzdem im geheimen amerikanische Waren verkauft. Die Gründung einer solchen Vereinigung würde den Boykott stärker machen."

Es bedarf wohl kaum einer Erwähnung, daß bei aller Nationalisierung und Modernisierung, die sich in China vollzieht, im einzelnen und vorläufig doch vieles, ja vielleicht noch das meiste beim alten bleibt. Eine unpraktische Abneigung gegen die Fremden und ihre Einrichtungen, ein nicht zu überwindendes Mißtrauen

behaupten das Feld. Es soll beispielsweise die Bahn Kiukiang-Nanchang dringend gebaut werden. Der Generaldirektor des Eisenbahnsystems von Kangtsi hat nach langem Bemühen endlich einen Vertrag mit einem belgischen Syndikat zustande gebracht, das die notwendigen Anleihen für den Bahnbau hergeben soll: aus dem Grunde des eben erwähnten Mißtrauens hat das Handelsministerium diesem Abkommen seine Genehmigung ohne weitere Angabe von Gründen versagt. Viele Edikte der Zentralbehörden bleiben auf dem Papier. So wahrscheinlich auch das neueste, vor kurzer Zeit an sämtliche Tatarengeneräle ergangene Edikt, das diesen Würdenträgern befiehlt, ihre Truppen alsbald nach europäischem Muster umzuformen. So die Bestimmung, die für alle Reisenden die strikte Meldepflicht festlegt; etwa nicht nur für reisende Ausländer, sondern ebenso für reisende Chinesen, wie solche beispielsweise zahlreich in den Tempeln abzusteigen pflegen. Eine Volkszählung nach modernem Muster ist befohlen: sie wird kaum ein anderes Resultat ergeben als die bisherigen — übrigens durchaus nicht ganz unzulässigen —, weil es nach chinesischer Auffassung dem Zähler nicht gestattet ist, in das Allerheiligste der Familie einzudringen und er seine Tätigkeit an der Schwelle des Hauses beginnen und enden muß. Man macht wohl dem Neuen und Fremden immer wieder Konzessionen und schreckt hierbei selbst nicht zurück, in bisher geheiligte Gebiete einzugreifen, aber das alles bleibt doch mehr oder weniger auf der Oberfläche. Bekanntlich hat der Kaiser kürzlich dem Konfuzius den „Rang des Himmels und der Erde" verliehen; damit ist dieser Nationalheilige so hochgestellt, daß ihn nur der Kaiser anbeten darf und damit sind die modern denkenden christlichen Gelehrten, die immer zahlreicher werden, der lästigen Pflicht enthoben, vor diesem Nationalphilosophen den Kotau zu vollziehen. Alle Reformen aber können das Volk und die es leiten nicht plötzlich und auf einmal umformen. Überall, wo es gilt, ernstere Fragen zu lösen, versagt der Mechanismus, weil er den alten Fehlern unterliegt, die der chinesischen Verwaltung von jeher angehaftet haben: der Unredlichkeit und Untüchtigkeit der Beamtenwelt. Man braucht nur in die Hungerdistrikte zu gehen, um dort zu hören, wie die Bevölkerung sich bitter darüber beklagt, daß die Ausländer sicher große Summen für die Armen und Hungernden gesammelt hätten, daß aber nichts in ihre Hände käme, weil es in denen der Mandarinen verbliebe. Zahllose Beispiele werden angeführt, nach denen der auf Staatskosten für die Hungerdistrikte gekaufte Reis von den hohen Beamten mit Wucherzinsen weiter verkauft wird, nach denen das Räuberwesen um sich greift, ohne daß der Mandarin sich zu seiner Bekämpfung rührt, wenn ihm nicht die nötigen Vorschüsse gemacht werden. Die Preise für die einfachsten Bedürfnisse und Lebensmittel sind in diesen Distrikten, wie z. B. in Kiangpe, ins ungeheure gestiegen; seit dem Sommer stieg der Brotpreis um 100% und so manche Familie von 20 Köpfen fristet ihr Dasein an einem Kohl- oder Salatkopf, dessen Brühe sie trinkt. Die Regierung aber unternimmt trotz aller angeblichen Reformen nichts Ernsthaftes, und so kann es nicht wunders nehmen, wenn das ganze Land nur unmerklich vorwärts kommt und wenn es einer Zukunft voll Unruhen und Aufstände wiederum entgegengeht.

Eine Reformbewegung in der Verwaltung ist übrigens auch in Japan im Gange. Als dort der Mikado zur Herrschaft gelangte, hat man sich, ähnlich wie seiner Zeit nach der französischen Revolution in Europa, veranlaßt gesehen, mit den alten historischen Bezirken aufzuräumen und moderne, mehr oder weniger schematisch aufgeteilte Bezirke einzurichten. Japan ist damals in 45 Regierungsbezirke geteilt worden, an deren Spitze komplizierte Behörden stehen, die nicht weniger als in 12 verschiedene Abteilungen zerfallen. Diesen Bezirksregierungen unterstanden zahllose Kreise oder Guns, die ihrerseits wieder die Oberaufsicht über die Gemeinden führten. Jetzt werden die Kreise oder Guns einfach beseitigt und die Gemeinden dem Kencho oder Regierungspräsidenten direkt unterstellt: nicht weil man sich von einer Umformung der Verwaltung administrative Vorteile verspricht, sondern weil man einfach sich genötigt sieht — Geld zu sparen. Es handelt sich also eigentlich nicht um eine Verwaltungsreform, sondern um eine Maßregel, die angesichts der engen Finanzlage des Staates notwendig ist. Der Beamtenkörper selbst, soweit er für die westliche Welt als modern in Betracht kommt, wird dabei kaum in Mitleidenschaft gezogen. In unserem Sinne gebildet sind überhaupt nur die Regierungsbeamten der Hauptstadt, die Würdenträger aus den Zentralbehörden. Zwischen ihnen und den Beamten der Provinz besteht eine weite Kluft, die nach dem jetzigen Status mit Recht nur in Ausnahmefällen überschritten werden kann. Die unbedeutenden nachgeordneten Beamten der Provinz, die an der Spitze der Kreise gestanden haben, besitzen kaum irgend welchen Einfluß oder irgend welche Bedeutung und darum bleibt die Sache, wie gesagt, vom verwaltungstechnischen Standpunkte eigentlich beim alten. Ob Japan trotz seiner weisen Sparsamkeit und trotz der aller Orten geübten väterlichen Fürsorge für die Entwicklung der Landwirtschaft, der Seidenzucht und der Industrie ohne eine Krisis in neue geordnete Verhältnisse wird übergeführt werden können, bleibt immerhin zweifelhaft. Erst ganz kürzlich hat sich ein hervorragender japanischer Staatsmann dahin geäußert, daß Japan sich eigentlich wirtschaftlich im Stadium der Gründerwut befinde und daß er einen scharfen krisenartigen Rückschlag für sein Vaterland befürchten müsse.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Die Olivenölproduktion Kretas.

Von ganz besonderem Interesse für den Exporthandel auf der Insel Kreta ist das Olivenöl. Da sich die dort gewonnenen Qualitäten als Speiseöle für den europäischen Geschmack nicht eignen, so wird das von Kreta nach Europa exportierte Olivenöl hauptsächlich als Maschinenöl verwendet. Der bedeutendste Abnehmer darin ist England. In den verflossenen Jahren hat auch Deutschland sich an dem Bezuge beteiligt; es dürften im Jahre 1906 etwa 4 bis 5000 Faß von Kreta nach Deutschland verschifft worden sein, teils über Triest, teils nach Hamburg direkt.

Die Gesamtproduktion an Olivenöl auf der Insel Kreta schätzt man bei mittelmäßiger Ernte auf 15 bis 20 Mill. Kilogramm.

Selbst bei Verwendung des Olivenöls als Maschinenöl spielt der Säuregehalt eine große Rolle. In England z. B. verlangen die Käufer, daß das Öl nicht über 6 bis 8 Grad Ölsäure enthält. Der Säuregehalt des kretensischen Öls ist nach der Lage der Pflanzungen sehr verschieden. Im östlichen Teile der Insel — in den Provinzen Kandia und Lassiti, Mirabella und St. Nicola — enthält das Öl gewöhnlich unter 8 Grad Säure; während im westlichen Teile — in den Provinzen Rettimo, Sphakia, Apokorona, Canea, Kissamo und Sellino — der Säuregehalt viel höher ist und durchschnittlich bis auf 16 Grad steigt. In einzelnen Fällen sind auch noch höhere Säuregehalte konstatiert worden. Derartige Öle mit hohen Säuregraden lassen sich als Schmieröle nicht gut verwenden, wo es sich um Metalllager handelt.

Die verschieden angestellten Analysen hatten das folgende Ergebnis:

die besten Sorten Olivenöl enhielten an Ölsäure 1,41 bis 3,66 Grad,

die gangbaren Sorten, die im Orient als Speiseöle Verwendung finden, 3,948 bis 15,51 Grad,

die für den Handel und den Export nach Europa bestimmten Maschinenöle 8,46 bis 15,51 Grad.

(Bericht des Kaiserl. Konsulats in Canea.)

Russisches Asien.

Die Goldausbeute in Tomsk im Jahre 1906.

Die Goldausbeute im Montanbezirk Tomsk erreichte im Jahre 1906 nach den Berichten des Kameralhofes von Tomsk die Menge von 34 Pud 9 Pfund 72 Solotnik. In den Goldminen des südlichen Steppenbezirkes wurden gegen 30 Pud und in denen des nördlichen 1 Pfund 94 Solotnik 15 Doli Gold gewonnen.

Im Vergleich zum Jahre 1905 hat im Montanbezirk Tomsk die Goldausbeute um 2 Pud 27 Pfund 85 Solotnik 77 Doli abgenommen, während sie in dem südlichen Steppenbezirk und 7 Pud 10 Pfund und im nördlichen Steppenbezirk um 79 Solotnik 28 Doli größer gewesen ist. Demnach hat die Goldausbeute in den dem Kameralhof von Tomsk unterstellten Rayon im ganzen gegen das vorige Jahr um 4 Pud 20 Pfund 77 Solotnik 28 Doli zugenommen.

(Nach Torg. Prom. Gaz.)

Die Irbiter Messe.

Der Rauchwarenmarkt auf der diesjährigen Messe in Irbit wird wohl kaum so schnell sich abwickeln, wie im vorigen Jahr; er ist am 27. bis 28. Januar a. St. eröffnet worden, zu welcher Zeit die Rauchwarenhändler, sowohl Käufer als auch Verkäufer, fast vollständig in Irbit eingetroffen waren. Indessen machte sich, wie auch bei früheren Messen, die gewöhnliche fieberhafte Geschäftstätigkeit in den ersten Tagen nach dem Eintreffen der Rauchwarenhändler noch nicht bemerkbar. Das vorige Jahr verlief bekanntlich auf den ausländischen Rauchwarenmärkten äußerst günstig; auf der Irbiter Messe des Jahres 1906 hielten sich die Preise für alle Arten von Rauchwaren auf einem ziemlich hohen Niveau. Der Markt blieb fest. Im Winter des Jahres 1905 handelte man im Auslande gut. Daher scheuten die ausländischen Agenten nicht vor den hohen Preisen zurück und kauften alles, was nur nötig erschien, für die ausländischen Märkte, so daß viele Käufer von Rauchwaren für russische Märkte sich zurückzogen oder auf geringe Käufe sich beschränkten.

Unter dem Einflusse der hohen Rauchwarenpreise auf der Messe 1906 und zum Teil auch aus anderen Gründen wurden die Rauchwaren in ganz Sibirien zu hohen Preisen gekauft. Sogar in der Zeit vor der diesjährigen Irbiter Messe kauften die Händler trotz der flauen Stimmung auf den ausländischen Rauchwarenmärkten in Sibirien die Waren zu teueren Preisen, viele von ihnen setzten ihre Hoffnungen auf diese Messe. Die Hoffnungen der Sibirier haben sich aber nicht bewahrheitet. Jetzt ist der Verkauf der dunklen und hellen Zobelfelle vollkommen abgeschlossen. Heller Zobel wurde zu solchen Preisen abgesetzt, daß die Verkäufer einen Schaden von 10 bis 15% erlitten. Für dunkle Zobelfelle von hoher Qualität mußten sie sich einen noch größeren Verlust gefallen lassen. Man war gezwungen, die Felle zu verkaufen, da sie durch das Lagern mit der Zeit ihre Farben und ihr Aussehen verlieren.

Als Hauptkäufer für kostbarere Rauchwaren (vorzugsweise Zobel) erscheinen jetzt die Amerikaner, sodann folgen die Engländer, Franzosen und Deutschen.

(Nach Torg. Prom. Gaz.)

Lage des kaukasischen Manganerzbergbaues.

Die Lage der kaukasischen Manganindustrie, die zu Beginn des Jahres 1906 infolge der politischen Unruhen und der damit verknüpften wirtschaftlichen Schwierigkeiten gefährdet war, hat auch jetzt noch mit manchen Hindernissen zu kämpfen. Das größte Übel, der Waggonmangel, ist freilich wesentlich gebessert. Der russischen Eisenbahnverwaltung ist es trotz der verwickelten Verhältnisse in kurzer Zeit gelungen, der Lage Herr zu werden und den Mangantransport von den Gewinnungsfeldern nach dem Ausfuhrplatz in ein geregeltes Gleis zurückzubringen. Während im Januar 1906, freilich in der schlimmsten Zeit, nur 375 Waggons aus Tschiaturi in Poti ankamen, hat sich diese Menge mit einer durchschnittlichen Tagesleistung von 150 Waggons erheblich gesteigert. Den Wünschen der Interessenten ist allerdings damit noch nicht in ausreichendem Maße gedient; man sieht einen täglichen Waggonverkehr von 240 in Poti eintreffenden Manganwaggonladungen als normal an. Zu dieser

Hauptschwierigkeit treten weitere in den von den Arbeitern durchgesetzten Lohnerhöhungen. Im Juni v. J. herrschte in Tschiaturi ein Generalstreik, der mit einer Niederlage der Unternehmer endigte. In den Minen dieses Bezirks sind jetzt die Löhne verdreifacht, die Arbeitszeit aber ist herabgesetzt. Auch das Ladegeschäft hat sich bedeutend verteuert. Die Ursachen hierzu liegen gleichfalls in Lohnerhöhungen und in einer Beschränkung der Arbeitszeit, die selten 8 Stunden überschreitet. So kostete vor 4 Jahren die Verladung eines Waggons in den Dampfer 1,45 Rubel, jetzt werden 4,25 Rubel gezahlt, das Ent- und Beladen einer Waggonplattform 2,25 Rubel gegen 5 Rubel gegenwärtig. Das Beladen eines Waggons in Tschiaturi stellte sich früher auf 80 Kopeken bis einen Rubel, während gegenwärtig 3 Rubel der Preis ist. Für die Umladung eines Kleinbahnwagens in Scharopan — dies ist die Endstation der Schmalspurlinie Tschiaturi-Scharopan, welche den Verkehr des Grubengebietes mit der Hauptbahn vermittelt — in die Waggons der Magistrale erhebt die Bahn vom Frachtzahler 2,50 Rubel.

Es liegt auf der Hand, daß diese Verhältnisse nicht ohne Rückwirkung auf die Preise sein können. Und hierin besteht eine große Gefahr für die kaukasische Industrie, die eben billige Ware nicht liefern kann. Hierdurch wird das Ausland, das als Abnehmer in erster Linie in Frage kommt, zurückgeschreckt und sucht sich seinen Manganbedarf aus anderen Quellen zu decken. So soll Indien jetzt zweimal so viel als früher exportieren, auch Brasilien ist erfolgreich am Markte, und minderwertige Sorten finden überall Verwendung. Demgegenüber werden die großen kaukasischen Stocks keinen Absatz finden, und eine Krisis ist dann unvermeidlich.

Für die großen Unternehmer kommt schließlich noch ein Übelstand hinzu, der, so paradox dieses klingen mag, in dem Erzreichtume des Landes seine Ursache hat. Die Gegend ist nämlich so außerordentlich manganreich, daß die Schätze schon im Tagbau gehoben werden können. Dies ist der einheimischen Bevölkerung nicht entgangen, und sie weiß daraus ihren Nutzen zu ziehen, indem sie zäh an ihrem Besitztum festhält und dort das Erz zusammenfährt, um es dann für einen Spottpreis an die kleinen Händler, hauptsächlich Griechen, loszuschlagen.

Aber nicht allein das Gouvernement Kutais hat Mangan aufzuweisen. In jüngster Zeit hat auch das Gouvernement Jelisawatpol in dieser Beziehung von sich reden gemacht. Dort bestanden freilich bereits seit einiger Zeit Gruben, die in Molodschali liegen und der in Helenendorf ansässigen, im Kaukasus weit bekannten Kolonistenfamilie Gebrüder Vohrer gehören. In der Presse sind nun unlängst übertriebene Nachrichten verzeichnet gewesen, daß in einem Dorfe, Michailowska bei Tiflis, reiche Manganlager gefunden wären, mit deren Exploitierung bereits begonnen sei. In Wahrheit verhält sich die Sache folgendermaßen:

Zunächst gehört Michailowska nicht zum Gouvernement Tiflis, sondern ist ein im Jelisawetpolschen nach dem Göktschasee zu belegenes Dorf. Auch haben sich dort keine Erze gezeigt. Wohl aber ist man in den seit zwei Jahren bereits bestehenden Vohrerschen Gruben auf größere Manganvorkommen gestoßen, was den Anlaß zu den irrtümlichen Zeitungsmeldungen gegeben haben mag. Auch in der Nähe von Helenendorf ist dieses Erz gefunden worden, so daß sich dort die Gutsbesitzer zu einem Verein zusammengeschlossen haben, dessen Aufgabe die gemeinsame Ausbeute der Lagerstätte ist. Alle Arbeiten sind aber noch im Vorstadium. Helenendorf und Molodschali sind jedoch nicht die einzigen Plätze, an denen Erze gemutet werden. Auch das Tal des Araxes soll manganreich sein, und es besteht wohl kein Zweifel darüber, daß der in mineralogischer Beziehung noch wenig erschlossene sogenannte kleine Kaukasus — das Land zwischen Jelisawetpol und Dschulfa im Norden und Süden und zwischen Erivan und Schuscha im Westen und Osten — nicht unbedeutende Schätze in sich birgt. Wie weit sich freilich eine Industrie dort entwickeln kann, muß vorläufig dahingestellt bleiben. Bei der Abgelegenheit der Gegend, die zunächst sehr teure Bahnbauten erfordern würde, ist ein gewaltiges Kapital aufzuwenden, ehe an Gewinn gedacht werden kann. Ob aber jemand sich in den gegenwärtigen Zeiten finden wird, ist sehr fraglich, um so mehr, als das in Frage kommende Gebiet das unruhigste und von jeher der Sitz der armenisch-tatarischen Wirren gewesen ist.

(Bericht des Kaiserlichen Konsulats in Tiflis.)

Zur Errichtung eines Dampfschiffsverkehrs auf dem Aral-See.

Die gegenwärtig auf dem Aral-See bestehende Schiffahrt ist so gering und primitiv, daß sie in Beziehung auf Handel und Industrie gar keine Bedeutung beanspruchen kann.

Die Ufer des Aral-Sees stoßen mit fast alleiniger Ausnahme der Besitzungen von Chiwa an der südwestlichen Küste nur an sandige und salzhaltige Wüsten, die nur von Nomadenvölkern bewohnt werden. In neuerer Zeit werden diese sehr umfangreichen Strecken der Wüsten von der Eisenbahn Orenburg-Taschkent durchschnitten, die so nahe an den Aral-See herankommt, daß sogar eine Eisenbahnstation „Aral-See" errichtet worden ist.

Dieser Umstand brachte die dortigen Unternehmer in Turkestan auf den Gedanken, eine regelmäßige Dampfschiffsverbindung auf diesem See zwischen der Station „Aral-See" und vorläufig nur der Mündung des Amur-Darja und später bis nach Chiwa, selbst bis in die Besitzungen des Chans von Chiwa hinein, zu gründen.

Die Einrichtung eines regelmäßigen Dampferverkehrs auf dem Aral-See ist, wie auch die Turkestan-Zeitung (Turkestanskija Wjedomoszi) schreibt, von großer Bedeutung für den dortigen Handel. Die Baumwolle aus Chiwa (gegen 300000 Pud jährlich) muß gegenwärtig, um nach den industriellen Zentren des europäischen Rußlands zu gelangen, einen ganz bedeutenden Umweg von 4500 Werst machen (über Tschardshui, die Mittelasiatische Eisenbahn, Krasnowodsk, über das Kaspische Meer, die Wolga herauf usw.), dann aber wird sie auf einem halb so langen und sogar noch kürzeren Wege dorthin gelangen können. Auch die bucharische Baumwolle, die nach den Industrie-Zentren in Mengen von 1 Million Pud auf demselben oben erwähnten Umwege transportiert wird, kann dann auch denselben Weg über den Amur-Darja, den Aral-See und die Orenburg-Taschkent-Eisenbahn wählen. Den gleichen Weg wird wahrscheinlich auch, wenn auch nicht ein bedeutender, so doch jedenfalls ein großer Teil russischer Manufaktur- und anderer Waren nach Mittel-Asien einschlagen.

Eine nicht geringere Bedeutung dürfte der Dampfschiffsverkehr auf dem Aral-See auch für die Ausfuhr von Fischen aus diesem See und dem Amur-Darja nach den

russischen Städten haben, da die unvollkommene Beschaffenheit der Verkehrswege aus den Gegenden der Fischereien nach den Absatzgebieten als unüberwindliches Hindernis für die Verwertung der billigen Fische erschien.
(Torg. Prom. Gaz.)

Indien und Australasien.

Änderung des Ausfuhrzolles auf Tee in Ceylon.

Laut Proklamation des Gouverneurs der Kolonie Ceylon vom 24. Januar 1907 soll der durch die Verordnung Nr. 4 vom Jahre 1894 auf Tee gelegte Ausfuhrzoll von 20 Cents für 100 Pfund am 31. Dezember 1908 außer Kraft treten.
(The Board of Trade Journal.)

Die Rohrzuckerernte Britisch-Indiens 1906/07.

Das Schlußmemorandum über die Rohrzuckerernte Britisch-Indiens während der Saison 1906/07, welches am 21. Februar d. J. veröffentlicht ist, basiert auf den Berichten aus 6 Provinzen, auf welche im Durchschnitt der fünf mit 1904/05 abschließenden Jahre 96,5% der gesamten in Britisch-Indien mit Zuckerrohr bestellten Fläche entfallen.

Das Gesamtareal in den 6 Provinzen wird zu 2348800 Acres gemeldet; es zeigt gegen das Vorjahr eine Zunahme von 237800 Acres oder 11,2%.

Der Gesamtertrag wird auf 2223400 Tons unraffinierten Zuckers geschätzt und ist um 497900 Tons oder 28,9% höher als im Vorjahre.

Die Witterung ist im allgemeinen günstig verlaufen.

Aus den Einzelberichten der 6 Provinzen, denen der Prozentsatz, mit welchem sie an der Gesamtanbaufläche Britisch-Indiens beteiligt sind, in Klammern beigesetzt ist, mögen folgende Angaben über die Ernte hervorgehoben werden:

Vereinigte Provinzen (49%). Die gesamte Anbaufläche wird zu 1386700 Acres gemeldet gegen 1228900 Acres im Vorjahre; sie ist also um nahezu 13% gestiegen. Die Fläche ist die größte seit dem Jahre 1895, in welchem 1388900 Acres mit Zuckerrohr bepflanzt wurden. Die Steigerung der Preise für Rohzucker und die Wirkung der Niederschläge im Februar und März, in denen das Rohr ausgepflanzt wird, haben zu einem vermehrten Anbau angeregt. Die Pflanzstücke sprossen gut auf bei hinreichender Bodenfeuchtigkeit. Die Monsunregen traten zur rechten Zeit ein und waren hinreichend und den jungen Pflanzen wohltuend, mit Ausnahme von einigen Teilen von Benares, Gorakhpur und Fyzabad, wo Überschwemmungen im August und spärliche Niederschläge im September und Oktober den Pflanzungen schadeten. In einigen Gegenden haben auch die Heuschrecken Schaden angerichtet. Im großen ganzen ist jedoch die Witterung in dem größeren Teile der Provinz günstig gewesen. Der Gesamtertrag an Rohzucker (Gur) wird auf 1264600 Tons geschätzt gegen 884000 Tons im Vorjahre, was einer Steigerung von 43% gleichkommt.

Aus Bengalen (19%) wird die Anbaufläche zu 423500 Acres gemeldet gegen 421500 Acres im Vorjahre. Das Wetter war zur Pflanzzeit im großen ganzen günstig, wenn auch in Nordbihar die Pflanzungen unter den starken Niederschlägen und darauf folgenden Überschwemmungen im Juli und August sowie unter der Dürre im September und Oktober gelitten haben. Die Gesamtausbeute an Rohzucker wird auf 419300 Tons geschätzt gegen 426700 Tons im Vorjahre; sie hat also um 1,7% abgenommen.

Ostbengalen und Assam (11,2%). Die Gesamtanbaufläche (mit Ausnahme der Felder in den Hügelbezirken, für welche statistische Angaben nicht erhältlich sind) wird zu 199900 Acres angegeben gegen 201500 Acres im Vorjahre; sie hat also um 0,8% abgenommen. Die Witterung ist im großen ganzen nicht ungünstig verlaufen. Der Ertrag wird auf 193500 Tons geschätzt gegen 188500 Tons im Vorjahre; er ist also um 2,6% gestiegen.

Aus dem Punjab (13,7%) wird das Areal zu 257600 Acres gemeldet gegen 172700 Acres im vorhergehenden Jahre; es ist also um 49% angewachsen. Hinter der durchschnittlichen Anbaufläche der voraufgegangenen 5 Jahre ist es immerhin noch um 24% zurückgeblieben. Die Witterung ist entschieden günstig verlaufen, und über Insektenplagen sind Klagen nicht laut geworden. Der Gesamtertrag wird auf 212800 Tons angegeben gegen 89000 Tons im Vorjahre und 238300 Tons im Jahre zuvor. Es muß in Berücksichtigung gezogen werden, daß die vorjährige Ernte vollkommen fehlgeschlagen ist, so daß man sie zum Vergleiche nicht heranziehen kann.

Madras (2,5%). Die gesamte in den Raiyatwaridörfern (etwa zwei Drittel der Provinz) bis Ende Dezember mit Zuckerrohr bestellte Fläche wird zu 52500 Acres angegeben gegen 60700 Acres im Vorjahre. Die Abnahme betrug also 13,5%. Die Ernte wird als gut oder ziemlich gut gemeldet. Der Ertrag wird auf 100400 Tons geschätzt gegen 114500 Tons im Vorjahre, woraus sich eine Abnahme um 12,3% ergibt.

Aus der nordwestlichen Grenzprovinz (1%) wird die Anbaufläche zu 28600 Acres angegeben gegen 25600 Acres im Vorjahre; sie ist also um 11,7% gewachsen. Die Witterung ist während der Pflanzzeit im allgemeinen günstig gewesen, und die Ernte ist im großen ganzen gut ausgefallen. Die Gesamtausbeute wird auf 32800 Tons geschätzt gegen 22800 Tons im Vorjahre; sie ist also um 44% gestiegen.

Einen Überblick über die Anbaufläche und den Ertrag in den einzelnen Provinzen ergibt die folgende Zusammenstellung:

Provinzen	1906/07	1905/06	Fünfjähriger Durchschnitt
	Anbaufläche in Acres.		
Vereinigte Provinzen	1386700	1228900	1181300
Bengalen	423500	421600	461400
Ostbengalen und Assam	199900	201500	— —
Punjab	257600	172700	328400
Madras	52500	60700	50000
Nordwestliche Grenzprovinz	28600	25600	25900[1]
Zusammen	2348800	2111000	— —

Rohzuckerertrag in Tons:

Provinzen	1906/07	1905/06	Fünfjähriger Durchschnitt
	Anbaufläche in Acres.		
Vereinigte Provinzen	1264600	884000	1026700
Bengalen	419300	426700	467900
Ostbengalen und Assam	193500	188500	— —
Punjab	212800	89000	237200
Madras	100400	114500	94100[1]
Nordwestliche Grenzprovinz	32800	22800	23100[1]
Zusammen	2223400	1725500	— —

[1] Vierjähriger Durchschnitt.

Ostasien.

Errichtung weiterer Zweigbanken der Regierungsbank in China.

In dem Artikel über die Reorganisierung des Münzwesens in China in No. 13 der „Nachrichten“ vom 31. Januar 1906 ist die Errichtung einer chinesischen Regierungsbank (Hupu-Bank) mit der Hauptstelle in Peking und Zweigstellen in Schanghai, Tientsin und anderen wichtigen Handelsplätzen mitgeteilt worden.

Jetzt ist in der Peking Daily News vom 7. Dezember 1906 ein Thronbericht des Finanzministeriums wegen Erweiterung des Bankwesens veröffentlicht worden. Der Bericht, welcher bereits die Billigung des Thrones gefunden hat, hebt den „ziemlich guten Fortgang“ der Geschäfte der Staatsbank hervor und nimmt die Errichtung neuer Zweigstellen in Urga, Kiachta, Kalgan, Tsinanfu, Tschifu und Tsingtau in Aussicht, nachdem schon Hankau als weitere Zweigbank im Frühling des Jahres 1906 hinzugekommen war.

Ausbeutung von Eisenerzlagern auf der Insel Jesso (Japan).

Nach Mitteilung des „Japan Chronicle“ hat die japanische Steinkohlen- und Eisenbahngesellschaft in Hokkaido (Hokkaido Colliery and Railway Co.) mit der englischen Armstrong Company sich zu gemeinsamer Ausbeutung der auf der japanischen Insel Jesso entdeckten reichen Eisenerzlager vereinigt. Zur Verhüttung dieser Erze soll in nächster Zeit auf der Insel Jesso in der Nähe der Stadt Mororan ein Eisenschmelzwerk in sehr großem Maßstabe erbaut werden.

Trotz der sehr bedeutenden Entwicklung seiner Industrie ist Japan bisher gezwungen gewesen, die gesamten, immer mehr zunehmenden Mengen von Roheisen, Eisen und Stahl aus anderen Ländern einzuführen.

So belief sich im Jahre 1903 die Einfuhr von Roheisen, Eisen und Stahl (ausschließlich Maschinen und ähnlichen Fabrikerzeugnissen) auf 21931221 Yen; 1904 stieg sie auf 24927639 Yen und 1905 sogar auf 41387237 Yen. Der Grund für diese Erscheinung liegt lediglich in dem Fehlen bedeutender Lagerstätten von Eisenerzen in Japan. Die meisten japanischen Eisenerze sind arm und müssen, bevor sie zum Einschmelzen verwendet werden, vielfach erst noch einer Bearbeitung unterworfen werden.

(Torg. Prom. Gaz.)

Der Handel mit pharmazeutischen Präparaten in Japan.

Auch nach dem Inkrafttreten der neuen (III.) japanischen Pharmakopoe, d. i. dem 1. Januar d. J., werden pharmazeutische Präparate, welche der bisherigen Pharmakopoe entsprechen, noch bis zum Schluß des laufenden Jahres im japanischen Handelsverkehr zugelassen. Dagegen wird, wie das Ministerium des Innern vor kurzem bekannt gegeben hat, Anträgen auf Prüfung pharmazeutischer Präparate nach Maßgabe der alten Pharmakopoe von den japanischen Staatslaboratorien nur noch bis zum 30. Juni d. J. entsprochen werden. Nach diesem Datum wird von den Laboratorien nur noch die Bescheinigung ausgestellt, daß die geprüfte Ware den Anforderungen der neuen Pharmakopoe entspricht.

Das Reglement, betreffend die Handhabung von Drogen und das Gewerbe mit Drogen (Gesetz No. 10 vom März 1889), bestimmt zwar in Artikel 26, daß in der japanischen Pharmakopoe verzeichnete pharmazeutische Präparate nur dann gehandelt und verabfolgt werden dürfen, wenn sie den Vorschriften der Pharmakopoe genügen; die Beibringung einer amtlichen Bescheinigung über die Erfüllung dieser Bedingung wird aber nicht obligatorisch gemacht. Immerhin ist es für manche Artikel allgemein üblich geworden, eine Prüfung durch die Staatslaboratorien vornehmen zu lassen, so sehr, daß diese Artikel ohne den Stempel des Laboratoriums in Japan nahezu unverkäuflich sind.

Wenn es hiernach gesetzlich auch zulässig ist, Präparate, die der alten, aber nicht der neuen Pharmakopoe entsprechen, noch bis zum 31. Dezember d. J. in den Handel zu bringen, so ergibt sich aus dem Gesagten doch, daß die Absatzfähigkeit dieser Waren durch die Unmöglichkeit, für dieselben nach dem 30. Juni d. J. noch den Stempel der Staatslaboratorien zu erhalten, stark beeinträchtigt werden wird und deshalb der Schwerpunkt der Bestimmungen über die neue Pharmakopoe für die Importeure in dem letztgedachten Termin liegt.

Anderseits sind nun aber die Importeure in einer sehr schwierigen Lage, weil eine Übersetzung der nur in japanischer Sprache erschienenen Pharmakopoe immer noch nicht erschienen ist, sie also über die Anforderungen der letzteren völlig im Dunkeln sind. Einige suchen sich dadurch zu helfen, daß sie die Bestellungen bei überseeischen Fabrikanten nach der deutschen Pharmakopoe IV, dem Muster der neuen japanischen, machen und in den Kontrakten mit ihren Abnehmern Vorsorge treffen, daß eine Garantie nach der letzteren ausgeschlossen wird, soweit die Abnehmer sich darauf einlassen. Ein anderer Notbehelf wäre, solche Artikel der neuen Pharmakopoe, auf die es im Einzelfalle ankommt, von der japanischen pharmazeutischen Gesellschaft in Tokio übersetzen zu lassen.

(Nach dem Berichte des Kais. Generalkonsulats in Yokohama.)

Bestimmungen über den Bergbau in Korea.

Unter den Titeln „The detailed regulations for the enforcement of the mining law in Korea“ und „The placer mining law and the detailed regulations for the enforcement of the placer mining law in Korea“ sind amtliche englische Übersetzungen der am 28. Juli 1906 veröffentlichten Ausführungsbestimmungen zu dem am 12. Juli 1906 erlassenen neuen koreanischen Minengesetze sowie eines am 28. Juli 1906 verkündeten Gesetzes über Placer Mining erschienen, die bei „The Seoul Preß, Hodge & Co., printers“ erhältlich sind.

Kiautschou. Einfuhr, Ausfuhr und Lagerung von Waffen und Munition.

Nach einer Bekanntmachung des Kaiserlichen Gouverneurs vom 8. Dezember 1906 müssen Waffen und Munition, soweit sie nicht dem Gouvernement oder der deutschen Marine gehören, bei ihrer Ankunft im Schutzgebiete dem Zollamt angemeldet und zur Lagerung im Zollschuppen oder unter Zollverschluß im Freihafengebiete gebracht werden. Der weitere Vertrieb der Waffen und der Munition unterliegt der Kontrolle durch das Zollamt.

(Amtsblatt f. d. deutsche Kiautschou-Gebiet.)

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin.
Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 68.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft

1907, Mai. No. 8. VI. Jahrgang.

Das Jahresfestmahl der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft.

Die in den angelsächsischen Ländern weitverbreitete und auch den modernen romanischen Völkern nicht fremde Sitte, die Heerschau der Träger eines gewissen Kreises politischer Ideen in Gestalt eines Festbanketts zu veranstalten, ist dem schwerfälligeren deutschen Wesen im allgemeinen noch fremd. Ob das ein Vorzug ist, bleibt dahingestellt. Man könnte daraus vielleicht schließen, daß bei uns weniger geredet und mehr gehandelt werde; denn den wesentlichen Inhalt der politischen Banketts unserer ausländischen Freunde bilden ja die bei diesen Gelegenheiten gehaltenen zahlreichen Reden. Aber schon, wer oberflächlich vergleicht, wird finden müssen, daß bei uns zwar zur Zeit noch mehr geschrieben, als geredet wird, daß aber die politische Beredsamkeit auch in Deutschland ausgedehnt zu ihrem Recht gelangt. Wir sind nur noch nicht gewohnt, die Sache behaglich und unter Aufwendung eines gewissen Luxus auszugestalten. Auch haben wir, vielleicht weil politische Einrichtungen, wie das allgemeine Wahlrecht, bei uns noch verhältnismäßig neu sind, immer noch das Bedürfnis der Massenkundgebungen und die Überzeugung, daß nur das auf die Öffentlichkeit Eindruck mache, was von großen Versammlungen ausgeht. Aus diesem Grunde werden ja auch von unseren Behörden und Verwaltungsstellen die großen sozialdemokratischen Meetings in ihrer Wirkung so häufig und so weitgehend überschätzt. Auch ist der Brauch der Interviews bedeutsamer Persönlichkeiten bei uns gleichfalls noch weniger verbreitet als in den übrigen Ländern. Die Tagespresse, nimmt von jeder Volksversammlung, und sei sie auch nur eine Versammlung von Handarbeitern einer ganz speziellen Branche und behandle sie nichts weiter als die Interessen eines verhältnismäßig engen Kreises, nimmt von jeder derartigen Kundgebung geflissentlich und unter Aufwendung unverhältnismäßigen Raumes Notiz. Man findet da weitläufig registriert, was der Vorarbeiter Soundso und was der Vertreter der Holzarbeitergewerkschaft Soundso gesagt, was der Arbeitersekretär erwidert und was der Obmann schließlich hinzugefügt habe. Wenn auch bei solchen Versammlungen nichts herauskommt, wenn nicht einmal ein Streik proklamiert oder beendet wird, so finden sich doch über die nichtssagendsten Ausführungen, die bei solchen Gelegenheiten gemacht werden, spaltenlange Berichte auch in der bürgerlichen Presse. Als man aber den Chefredakteur eines von altersher gut eingeführten, wenn auch wenig verbreiteten Blattes der sogenannten nationalen Richtung, eines Blattes, das angeblich die Vertretung der deutschen Großpolitik und Weltpolitik in erster Linie auf seine Fahne geschrieben hat, interpellierte, warum er denn über das Jahresfestmahl der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft nur einen kaum 20 Zeilen fassenden Bericht gebracht habe, gab er zur Antwort: „So, haben wir einen Bericht gebracht? das wußte ich nicht. Wir waren ja gar nicht zu dem Bankett eingeladen, da hätten wir eigentlich gar keinen Bericht zu bringen brauchen." Wenn man diese Auffassung mit derjenigen, die in den Redaktionen der großen Blätter des Auslandes besteht, zusammenhält, muß einem unwillkürlich ein beschämendes Gefühl überkommen. Die Deutsch-Asiatische Gesellschaft hat vielleicht darin einen Fehler gemacht, daß sie nicht die gesamte Presse der Hauptstadt zu ihrem Feste einlud. Aber man sollte doch bedenken, daß solche Einladung verhältnismäßig kostspielig ist und daß unsere kolonialpolitischen Vereinigungen über verhältnismäßig geringe Mittel verfügen, die eine derartige repräsentative Ausgabe sehr sauer werden lassen. Das Jahresfestmahl war von der gesamten Presse durch eine kurze Notiz in höchst dankenswerter Weise angekündigt; die Frage aber, ob man sich daran beteiligen könne, ist unseres Wissens nur von einem einzigen Redakteur an die Geschäftsstelle der Gesellschaft gerichtet worden; selbstverständlich hat man der Anfrage bereitwilligst entsprochen. Man wird zur Entschuldigung der Redakteure wohl auch anführen müssen, daß der Fehler zum guten Teil bei den Verlegern liegt, die die Notwendigkeit derartiger repräsentativer Ausgaben für ihre Beamten nicht richtig erkennen und keine Fonds entsprechend zur Verfügung stellen. Die Deutsch-Asiatische Gesellschaft hat die Chefredakteure der ganz großen Blätter selbstverständlich zu ihrem Feste gebeten und war erfreut, diese Herren von weitsichtiger Fähigkeit und großem Einflusse bei sich zu sehen, nicht sowohl als Teilhaber an dem Festmahl, sondern vielmehr als in der Öffentlichkeit auf bedeutsamen Posten stehende Männer, die durch ihre Anwesenheit die Richtigkeit und Wichtigkeit der Bestrebungen der Gesellschaft gewissermaßen bestätigten; aber die Gesellschaft als solche, die zwar nicht sehr zahlreich in ihrer Mitgliedschaft ist, die aber die bedeutendsten Weltpolitiker, Kenner des Orients, Gelehrte und Großinteressenten am Weltgeschäft umfaßt, kann sich mit Recht darüber beklagen, daß das Verständnis der deutschen Tagespresse für die Wichtigkeit ihrer Arbeit noch immer ein allzu geringes ist. Kein einziges deutsches Blatt hat die nicht unbedeutenden Reden, die bei dem Jahresfestmahl gehalten worden sind, in Extenso abgedruckt, oder sich deren Manuskripte ausgebeten. Lediglich die schöne und gute Rede, die der stellvertretende Kolonialdirektor hielt, ist ausführlicher, wenn auch nicht überall richtig, wiedergegeben worden. Sicherlich geschah aber dies nicht aus der Überzeugung, daß die Worte des hohen Beamten gerade an dieser Stelle, an der er sie sprach, eine ausgezeichnete Fernwirkung haben würden, sondern lediglich deshalb, weil Exzellenz Dernburg heute der Mann des öffentlichen Interesses ist, von dessen Persönlichkeit man Großes erhofft, — weil man eben dem Interesse seiner Leser

zu dienen hoffte, wenn man eine Dernburgsche Rede wiedergab. Der Gedanke, daß Herr Dernburg sich mit ganzer Seele in den Dienst der großen Sache stellt, der er sich gewidmet hat, und der auch die Deutsch-Asiatische Gesellschaft dienstbar ist, hat wohl nirgends dabei die Feder geleitet. Wir werden in der nächsten Zeit die Freude und die Ehre haben, die Vertreter der englischen Journalistik bei uns in Deutschland zu begrüßen. Wehmütig muß man dabei an den großen Unterschied denken, der bezüglich energischer Vertretung der deutschen Weltpolitik zwischen der deutschen und englischen Presse besteht. Wir wollen die englischen Journalisten durchaus nicht unterschätzen, aber wir sind überzeugt, daß unsere Redakteure im großen und ganzen sorgfältiger vorbereitet, reicher im Wissen und wenn auch nicht immer so versabel, so doch sicher um so gründlicher, ehrlicher und überzeugungstreuer sind. Um so eifriger müssen wir beklagen, daß, wie auf vielen anderen Gebieten im Deutschen Reich, den Berufenen auch hier das Verständnis für die praktische Auffassung, für Aufmachung einer wirklich politischen Perspektive abgeht. Wir werden trotz dessen nicht müde werden, als Asiatische Gesellschaft unsere Arbeit zu leisten. Wir werden uns zunächst mit dem Bewußtsein genügen müssen, daß diese Arbeit sich mehr in der Stille vollzieht, daß sie aber tatsächlich die fruchtbringende Tätigkeit einer Reihe von Männern darstellt, die nach Empfindung, Durchbildung und geistiger Bedeutung sehr wohl berufen sind, eine führende Stelle im Bereiche der weltpolitischen Bestrebungen zu behaupten. Wir geben nun unseren Mitgliedern, soweit sie nicht in der Lage waren, dem Bankett beizuwohnen, nachfolgenden Bericht. Wenn wir in diesem Bericht auch nicht so ausführlich werden wollen, wie das beispielsweise in den Berichten der amerikanischen, englischen und französischen Organe unserer Schwestergesellschaften bei der gleichen Gelegenheit geschieht, so sind wir doch überzeugt, daß die uns befreundeten Weltpolitiker und Mitkämpfer diesen Bericht mit einer gewissen inneren Befriedigung entgegennehmen werden.

Wie im Vorjahre ist das Festmahl in gewissem Sinne glänzend verlaufen. Glänzend nicht nur durch die Güte der materiellen Bewirtung, durch die schöne und harmonische Ausstattung der zur Verfügung stehenden Räume, durch die Breite und Behaglichkeit und den Schmuck der Festtafel, sondern glänzend vor allem durch die Teilnehmerschaft selbst, die man sehr wohl als eine würdige Repräsentanz der großen Ziele und Gedanken bezeichnen kann, die den Arbeiten der Gesellschaft zugrunde liegen. Das Festmahl fand wie im Vorjahre auch diesmal in dem Saal des Grand-Hôtel de Rome, Unter den Linden 39, statt. Schon mit Wahl des Saales, in welchem die Festtafel aufgestellt war, hat das Festkomitee, das aus den Herren Wirklicher Geheimer Kriegsrat Dr. Seidenspinner, Minister Raschdau, Geheimer Legationsrat Dr. Knappe, Dr. Vosberg-Rekow, Fabrikbesitzer Friedrichs und Professor Dr. O. Warschauer bestand, den intimen und nicht ohne Absicht etwas exklusiv gehaltenen Charakter der ganzen Veranstaltung festgelegt. Die Aufforderung zur Teilnahme erging wie im Vorjahre nur an einen verhältnismäßig beschränkten Kreis von Personen. Wie im Vorjahre ist dieser Kreis deshalb über die Zahl von 100 Teilnehmern wenig hinausgegangen.

. Aus den Kreisen der Gesellschaft selbst war ein in bezug auf die deutsche Asienpolitik nicht unbedeutsames Publikum gesichert. Gilt doch der Präsident der Gesellschaft, Excellenz Freiherr von der Goltz, der unter dem Namen Goltz-Pascha in Deutschland im größeren Publikum populär ist, als der eigentliche Vertreter der Tradition, von welcher die langjährige Freundschaft des Deutschen Reiches mit der Vorderasiatischen Großmacht des Sultans getragen wird. Wiederum hat die Gesellschaft die Freude — und zwar diesmal aus dem Kreise ihrer Mitgliedschaft — den Prinzen Karl Anton von Hohenzollern an ihrer Tafel zu sehen, der seinerzeit im Auftrage Seiner Majestät des Kaisers den ostasiatischen Krieg auf japanischer Seite mitgemacht hat. Seine Königliche Hoheit, der Prinz Friedrich Leopold von Preußen, der Abgesandte auf russischer Seite, der gleichfalls der Mitgliedschaft der Gesellschaft angehört, war leider am Erscheinen verhindert, er erfreute aber die Gesellschaft durch eine Zusage, die von der gesamten Mitgliedschaft mit Beifall aufgenommen werden wird. Der Prinz hat nämlich gelegentlich seiner Anwesenheit im fernen Osten eine große Reihe photographischer Aufnahmen selbst gefertigt, die er später zu Lichtbildern hat verarbeiten lassen. Seine Königliche Hoheit hat der Gesellschaft die Nachricht übersandt, daß er bereit sei, bei einer der nächsten Veranstaltungen der Gesellschaft die Ergebnisse dieser interessanten Arbeit zur Vorführung bringen zu lassen. Die Gesellschaft konnte im übrigen wohl aus ihrer Mitgliedschaft heraus keine würdigere Repräsentation der Bemühungen deutscher Politik in Ostasien finden, als in dem langjährigen deutschen Generalkonsul in Schanghai, dem Geheimen Legationsrat Dr. Knappe, dessen verdienstvolle, jahrzehntelange Arbeit im asiatischen Osten ihm die Dankbarkeit des Kreises sichert, in den er seit seiner Rückkehr nach Deutschland eingetreten ist; Herr Dr. Knappe ist seit dem Herbst des Vorjahres Vorstandsmitglied der Gesellschaft.

Zahlreiche berühmte Forscher und Reisende waren zur Stelle. Mitglieder des Kolonialrates, die der Gesellschaft angehören, vor allen Dingen der immer anregende und energische Führer, der praktische Kolonialpolitiker in Deutschland, Herr Supf, der Vorsitzende des kolonialwirtschaftlichen Komitees; auch ein verdienstvolles Mitglied der leider bisher einzigen handelspolitischen deutschen Mission nach Ostasien, Herr Moritz Schanz aus Chemnitz, nahm teil. Nicht nur eine große Anzahl von Offizieren des früheren asiatischen Kontingents waren zur Stelle, sondern vor allen Dingen und hocherfreulicher Weise auch die Vertreter derjenigen Berufskreise, durch deren Vermittelung die deutsche Weltpolitik allein inneren Gehalt und Bedeutung gewinnen kann, nämlich die Vertreter von Handel und Industrie. Die Berliner und die auswärtige Haute-finance, daneben zahlreiche Großindustrielle aus allen möglichen Plätzen des Landes hatten sich bei dem Festmahl ein Stelldichein gegeben. Daß die Spitzen derjenigen Reichs- und Staatsbehörden teilnahmen, deren Obsorge die Ausführung des Themas anvertraut ist, das sich die Deutsch-Asiatische Gesellschaft bestimmt hat, hat den Veranstaltern des Festes gewiß zur hohen Genugtuung gereicht. Mehrere der Minister, die ihre Beteiligung bereits zugesagt hatten, waren in letzter Stunde noch am Erscheinen verhindert; zur gleichen Zeit ging bedauerlicherweise auch die Absage des Vertreters derjenigen Großfirma ein, die ihr Interesse an den Bestrebungen der Gesellschaft in höchst dankenswerter und opferwilliger Weise betätigt hat, des Legationsrat Dr. Krupp von Bohlen-Halbach, der wider Erwarten in Essen festgehalten war. Die Anwesenheit des preußischen Kultusministers erschien insbesondere aus der Perspektive her erfreulich, weil sie gewissermaßen das Anerkenntnis der

praktischen Zusammenarbeit bedeutete, zu welcher sich diese hohe Behörde, die Koppelstiftung und die Deutsch-Asiatische Gesellschaft während des letzten Jahres erfolgreich zusammengetan hat. Der unter dem Vorsitz Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Heinrich von Preußen auf Veranlassung der Gesellschaft gebildete „Ausschuß zur Förderung deutscher Kulturarbeit in China" fand dadurch seine würdige Repräsentation. Vor allem aber erweckte es die Freude der Mitglieder, daß auch in diesem Jahre der stellvertretende Kolonialdirektor, wenn auch seitdem freilich die Person gewechselt hat, in Excellenz Dernburg dem Feste gewissermaßen die offizielle Weihe gab. Die im Vorjahre vollzählig vertretenen Botschafter und Gesandten der asiatischen Mächte fehlten in diesem Jahre vollständig. Für die Vertreter gewisser Staaten mag hierin die Tatsache der Ablehnung gewisser finanzieller Transaktionen durch die deutsche Bankwelt maßgebend gewesen sein. Der Botschafter der Türkei, Tewfik-Pascha, der langjährige Freund und Gönner der Gesellschaft, der bei keiner ihrer hauptsächlichsten Veranstaltungen zu fehlen pflegt, war leider durch schwere Krankheit am Erscheinen verhindert. Der Gesandte Chinas weilt zur Zeit nicht in Europa. Zum ersten Male hatte die Gesellschaft übrigens die Genugtuung, einen Vertreter der Schwestergesellschaft, des Ostasiatischen Vereins in Hamburg, in Herrn Paul Sachse bei sich begrüßen zu können; die beiden Gesellschaften sind in der letzten Zeit in nähere Fühlung mit einander getreten und der Ostasiatische Verein hat die Mitgliedschaft der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft erworben. Der Besuch aus Hamburg wurde mit um so größerem Beifall aufgenommen, als die Deutsch-Asiatische Gesellschaft leider durch eine Kette von Zufälligkeiten verhindert gewesen war, bei dem am 2. März stattgefundenem Jahresbankett des Ostasiatischen Vereins sich vertreten zu lassen. Zum europäischen und amerikanischen Auslande unterhielt die Gesellschaft bisher noch fast gar keine Beziehungen. Es besteht aber die Aussicht, das zwischen der American Asiatic Association und dem Comité de l'asie francaise in Paris sich freundliche Anknüpfungen vollziehen werden.

Am Sonntag den 21. April versammelte sich zwischen $7^1/_2$ und 8 Uhr die Mitgliedschaft der Gesellschaft und ihre Gäste. Der 1. Präsident, General der Infanterie Freiherr von der Goltz, kommandierender General des I. Armeekorps, empfing in Gemeinschaft mit den übrigen Mitgliedern des Vorstandes und des Festkomitees. Die Tafel bildete ein riesiges Hufeisen, in dessen breite Öffnung zwei kleinere Tafeln eingefügt waren. Prächtige goldene Aufsätze boten einen vornehmen Schmuck, sie trugen herrliche Blumenarrangements und ein reicher Blumenflor breitete sich nach allen Seiten über das Tafeltuch aus. Rechts von dem Präsidenten nahm Seine Durchlaucht der Prinz Karl Anton von Hohenzollern Platz. Es folgten nach dieser Seite der Kaiserliche Gesandte und bevollmächtigte Minister Raschdau; der stellvertretende Kolonialdirektor, Kaiserlicher Wirklicher Geheimer Rat Excellenz Dernburg; der Direktor der Zentralstelle für Vorbereitung von Handelsverträgen, Dr. Vosberg-Rekow; der Abteilungsdirektor im Kriegsministerium, Generalmajor von Wachs; der vortragende Rat im Reichsamt des Innern, Kaiserlicher Geheimer Oberregierungsrat Dr. Lewald, bekannt als Reichskommissar für die Weltausstellung in Chicago und St. Louis; der Inhaber der Diskonto-Gesellschaft Dr. Salomonsohn; der vortragende Rat im Auswärtigen Amt, Geheimer Legationsrat Zimmerann; der Inhaber der Firma Bleichröder, Bankier Blaschke; der Adjutant der Garde-Kavallerie-Division, Major Freiherr von und zu Gemmingen.

Zur Linken des Präsidenten saß der Königliche Preußische Staatsminister und Minister für geistliche, Unterrichts- und Medizinalangelegenheiten, Dr. von Studt. Es folgten der Generalleutnant von Sarwey, Excellenz; der Königliche Preußische Wirkliche Geheime Rat Excellenz Gadow; der Kaiserliche Geheime Legationsrat Generalkonsul Dr. Knappe; der Kaiserliche Gesandte und bevollmächtigte Minister Freiherr von der Goltz; der Professor der Staatswissenschaften Dr. O. Warschauer; der vortragende Rat im Rechnungshof des Deutschen Reiches, Kaiserlicher Geheimer Oberregierungsrat Stintzing; der Vertreter des Ostasiatischen Vereins, Herr J. C. P. Sachse; der Chefredakteur des Berliner Tageblatts, Herr Theodor Wolff; der Geheime Regierungsrat Schwabach, Mitglied des Reichstags.

Dem Präsidenten gegenüber nahm Platz der hochverdiente geschäftsführende Vizepräsident der Gesellschaft, Wirklicher Geheimer Kriegsrat Dr. Seidenspinner; zur Rechten der als feinsinniger Politiker und warmherziger Patriot in den Kreisen der Hauptstadt hochgeschätzte hanseatische Gesandte, Excellenz Dr. Klügmann, sodann folgten der Konsul Wallich von der Deutschen Bank; der Generalleutnant Excellenz von Kries; Fabrikbesitzer Heinrich Friedrichs, der verdienstvolle Schatzmeister der Gesellschaft; der Oberst und Flügeladjutant von Dorrer, Königl. Württembergischer Militärbevollmächtigter; der Vorsitzende des kolonialwirtschaftlichen Komitees, Mitglied des Kolonialrates Fabrikbesitzer Supf; der Chefredakteur Dr. Rippler von der „Täglichen Rundschau"; der durch seine glänzenden Reiseberichte bekannte Kapitän zur See von Pustau.

An der linken Seite des Vizepräsidenten nahmen Platz Generalleutnant Excellenz von Pelet-Narbonne; Generalmajor von Zepelin, als weltpolitischer Schriftsteller und als Fortsetzer des großen Kramerschen Werkes „Rußland in Asien" wohl bekannt; der Senator der Freien und Hansastadt Lübeck, Eschenburg, der Kaiserliche Vizeadmiral Excellenz Geißler; der Inhaber der Berliner Handelsgesellschaft, Fürstenberg; der Konsul Harald Grebst aus Gotenburg, einer der größten schwedischen Reeder und Industriellen; der als Teilnehmer der parlamentarischen Mission nach Ostasien zurückgekehrte Oberst Janke.

Auf dem rechten Flügel der Tafel folgte sodann der Königliche Kommerzienrat Keferstein; der Vertreter der Kölnischen Zeitung, A. von Huhn; der Major Fritsche vom Großen Generalstabe; der jüngst von der parlamentarischen Ausreise nach Ostasien zurückgekehrte Rittmeister von Böhlendorf-Kölpin, Mitglied des Hauses der Abgeordneten; der durch seine langjährige Tätigkeit in der Türkei wohlbekannte Bankdirektor Wülfing; Herr Moritz Schanz-Chemnitz; der Kaiserliche Legationsrat von Rath; der Fabrikbesitzer Max Bendix, Vorstandsmitglied der Gesellschaft; der Oberstleutnant von Pawel-Rammingen; der Landgerichtsdirektor Dr. Aschroth; der Vizepräsident der Handelskammer zu Nürnberg, Kommerzienrat Nister; der Königliche Kommerzienrat Goerz. Auf der anderen Seite dieser Tafel der vortragende Rat im Reichsmarineamt; Wirkl. Admiralitätsrat Professor Dr. Köbner, eine bekannte Persönlichkeit auf dem Gebiete des Kolonialrechts; Verlagsbuchhändler Alfred Paetel; der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Baumwollgarnkonsumenten, Kommerzienrat Marwitz-Dresden, der sich bekanntlich in der auf Ver-

breitung des deutschen Baumwollanbaues gerichteten Bewegung rühmlich hervorgetan hat, Oberstleutnant von Schmiterlöw, Vizekonsul George, Willy Eger, Kaiserlich Russischer Kommerzienrat Schischin und Major Kierstein.

Auf dem rechten Flügel der Tafel folgten sodann der Präsident der Handelskammer zu Hannover, Königl. Kommerzienrat Werner; das Mitglied des Kolonialrates Dr. Schröder-Poggelow; der Direktor des Wolffschen Telegraphenbureaus, Dr. Mantler; der Major Ostrowski; der vortragende Rat im Auswärtigen Amt, Wirkl. Legationsrat Eckardt; der Vertreter der Diskonto-Gesellschaft in New-York, Franz Rintelen; Rittergutsbesitzer Magnus; Kaiserl. Legationsrat Dr. Boyé; der Generalsekretär des Ostmarkenvereins, Schoultz; der Oberstleutnant von Mesmer-Saldern; Kapitänleutnant von Knorr und Konsul Nachod.

Auf der anderen Seite der Tafel der bekannte Afrikareisende Graf zu Schweinitz; der Kaiserliche Legationsrat Freiherr von Griesinger; die Majore Brohm und von Chrismar; Kommerzienrat Eichmann, M. Niclassen; Baurat Jaffé und Justizrat Graul.

Unter den Teilnehmern sind ferner zu nennen Herr Dr. Paul Krieg, der als Lehrer an der von der Gesellschaft errichteten deutschen medizinischen Fakultät in Schanghai wirken wird; der Konsul Christoph; Fabrikbesitzer Gilka; Dr. W. Ammann; Chefredakteur Steinbauer, Dr. Wülfing; Assessor Kammerich, Dr. Weber, E. E. Plümacher; Amtsgerichtsrat Dr. Königsberger; Marineschriftsteller Laverrenz, W. Schimmelpfeng, Dr. Schipmann, Fabrikbesitzer Boenicke, Referendar Dr. Magnus, die Oberleutnants Freiherr von Richthofen, von Miaskowski und Taubert; die Leutnants Freiherr von Schleinitz, von Bülow, Freiherr von Seckendorff und viele andere jüngere Offiziere.

Als Sprecher (Toastmaster) fungierte Herr Dr. Vosberg-Rekow.

Der Präsident der Gesellschaft, Freiherr von der Goltz, eröffnete die festliche Veranstaltung mit folgender Begrüßung:

Euer Durchlaucht!
Eure Excellenzen!
Meine Herren!

Zunächst spreche ich Ihnen meinen Dank für Ihr bereitwilliges Erscheinen aus; sodann habe ich die freude- und ehrenvolle Pflicht, das Hoch auf unseren Kaiserlichen Herrn auszubringen. Die geschichtliche Bedeutung der Souveräne wird in ihrem ganzen Umfange erst von dem rückwärts gewendeten Forscherblicke, der die Entwicklung ihrer Regierung zu übersehen vermag, vollkommen richtig erkannt werden. Wir vermögen aber schon heute mit Bestimmtheit vorauszusagen, daß eines der großen Verdienste Kaiser Wilhelms II. mit unvergänglichen Lettern in das Buch der Geschichte eingetragen werden wird, daß er nämlich Deutschland die Wege hinaus in die weite Welt, auf und über die Meere gewiesen hat, daß er sein Volk lehrte, aus dem engeren, stilleren Kreise bei den heimischen Penaten herauszutreten in den friedlichen Wettbewerb mit allen großen Völkern der Erde.

Auch die Deutsch-Asiatische Gesellschaft verdankt dieser kaiserlichen Anregung ihr Entstehen und wird sich dessen stets bewußt bleiben. Es sollte zuerst ja nur eine deutsch-anatolische Gesellschaft sein, die aus einem kleinen Kreise von Männern bestand, welche besonderes Interesse für Kleinasien hegten. Da erhoben sich Bedenken gegen diese bestimmte Umgrenzung, und es tauchten Zweifel auf, was statt dessen zu wählen sei. Da ward aus unserer Mitte der kühne Vorschlag gemacht, doch lieber gleich das ganze Asien in den Kreis unserer Wirksamkeit zu ziehen, und dieser Vorschlag gefiel, so verwegen er auch erscheinen mochte. Er wurde bereitwillig angenommen mit der Parole: „Das ganze Asien soll es sein!“

Hier bin ich Ihnen nun eine kurze Beichte schuldig. Ich habe damals im stillen lächeln müssen, wenn ich mir die Frage vorlegte, was wohl die mächtigen Völker Asiens sagen würden, wenn sie wüßten, daß sie in dieser Stunde in einem stillen Arbeitszimmer zu Berlin sozusagen samt und sonders mit Beschlag belegt worden waren — und was überhaupt daraus werden sollte.

Die Ereignisse haben meinem Zweifel Unrecht gegeben. Die damals so kleine Gesellschaft hat sich tüchtig entfaltet und kann heute schon auf bedeutende Erfolge zurückblicken. Auch die zahlreiche Versammlung dieses Abends ist ein Zeugnis dafür.

Ich glaube, wir haben damals aber auch ein gutes Beispiel gegeben, das beherzigenswert ist. Möchte doch das ganze Deutsche Volk mit gleich unbekümmertem Mute unserem Kaiserlichen Herrn auf den neuen Bahnen folgen, auf denen er uns vorangeht, dann werden wir auch zum Ziele gelangen.

Das ist der Wunsch, mit dem ich Sie bitte, das Glas zu ergreifen und mit mir einzustimmen in den Ruf:

Seine Majestät, unser allergnädigster Kaiser und Herr soll leben!

Hurra! Hurra! Hurra!

Die Anwesenden erhoben sich von ihren Plätzen und stimmten begeistert ein.

Das Wort erhielt sodann Minister Raschdau zu nachfolgender Ansprache:

Bei einer solchen Jahresfeier scheint es für eine Gesellschaft, die wie die unsrige so wesentlich durch den Gang der öffentlichen Ereignisse beeinflußt wird, nicht unangebracht, die Richtlinie anzudeuten, innerhalb deren sich ihre Tätigkeit bewegt. Wir sind kein politischer Verein, aber wie der Großkaufmann, der Finanzmann, der mit fremden Ländern Geschäfte treibt, die politischen Verhältnisse dieser Länder kennen und sich nach ihnen richten muß, so auch wir.

Unsere Gesellschaft ist noch jung; sie ist in einer Zeit gegründet, die eine außerordentliche Epoche der asiatischen Geschichte bedeutet. Es ist eine alte Erfahrung, daß wenn solche Epochen nicht gerade mit dem weithin tönenden Schritt stürmender Kriegsvölker einherziehen, sie in ihrer Bedeutung den Mitlebenden nicht immer vollbewußt werden. Alle Anzeichen aber deuten darauf hin, daß wir uns, soweit Asien in Betracht kommt, in einer Umwälzung bewegen, die vielleicht sehr viel einschneidender ist, als jene Epoche, die uns auf der Schule als der Ausgangspunkt eines neuen Zeitalters gelehrt worden ist, da zum ersten Mal in historischer Zeit europäische Kultur nach Asien getragen wurde. Ich wage zu behaupten, daß das, was sich heute und seit einigen Jahren in Asien vollzieht, unendlich vielseitiger ist, als jene Vermischung europäischer und asiatischer Kultur, die ihren allegorischen Ausdruck gefunden hat in der berühmten Hochzeit zu Susa, da der große Macedonier die asiatische Königstochter freite. Heute handelt es sich um eine Wanderung europäischer Kultur nach dem benachbarten Weltteil, wie die Geschichte sie in solcher Fülle der Erscheinungen und besonders in solcher Schnelligkeit vielleicht überhaupt nicht ähnlich

aufzuweisen hat. Ich brauche vor Männern, die den asiatischen Vorgängen ihr Interesse dauernd zuwenden, das hier nicht im einzelnen auszuführen. Aber auf eine Folge dieser Umwälzung, in deren Mitte wir stehen, darf ich aufmerksam machen, weil dadurch die Tätigkeit unserer Gesellschaft ihre bestimmte Richtung erhalten hat.

Wir brauchen nicht weiter als zehn Jahre zurückdenken, um einen vollkommenen Wandel in der politischen Betrachtungsweise Europas bezüglich der asiatischen Verhältnisse feststellen zu können. Damals galt der öffentlichen Meinung Europas der benachbarte große Kontinent als der Spielraum für neue kolonisatorische Unternehmungen. Mit welchen Plänen und Möglichkeiten trug sich damals die Phantasie so manches unternehmenden Politikers. Freilich nicht der verantwortlichen Staatsmänner, namentlich auch nicht bei uns. Sie hüteten sich, solchen Plänen Vorschub zu leisten. Aber der Ehrgeiz der Massen schien damals keine Grenzen kennen. Und heute? Der Gedanke an territoriale Erwerbungen europäischer Mächte in Asien ist heute vollständig geschwunden. Alle Erscheinungen deuten darauf hin, daß die Zeit europäischer Kolonisation in Asien endgültig abgeschlossen ist. Es entsteht die Frage, wie dieser politische Umschwung der letzten Jahre, dessen Ursachen ich hier nicht erörtern will, auf die Beziehungen unseres Weltteils zu dem benachbarten wirkt, in Sonderheit auf die Beziehungen unseres Vaterlandes und, wenn sie den Kreis noch weiter verengern wollen, auf die bescheidene Tätigkeit unserer Gesellschaft wirkt. Ich glaube, daß speziell Deutschland sich mit der so geschaffenen neuen Lage noch am leichtesten unter den Großmächten abfinden kann. Wir erkennen ohne Einschränkung das Eigenleben der asiatischen Nationen, die aus anscheinendem Schlummer zu neuer Schaffenskraft erwacht sind, an; wir sehen sie als gleichberechtigte Glieder der großen Völkerfamilie an. Die Politik, die wir verfolgen, ist eine einfache, offene, loyale; sie ist gerichtet auf die Gleichberechtigung mit allen übrigen Mächten, auf die „offene Tür", wie jetzt der bezeichnende Ausdruck lautet. Wir streben nicht nach politischen Sonderrechten in Asien. Wer uns das vorwirft, kennt unsere natürlichen Interessen nicht. Freilich werden wir solchen Ehrgeizes hie und da angeklagt. So ganz kürzlich in bezug auf Persien. Aber geben wir unsererseits solche Anklagen nicht eine ganz unverdiente Bedeutung? Der Fall Persien war typisch und ich verweile daher einen Augenblick bei ihm. Ein englisches Blatt warf uns politische Sonderbestrebungen in jenem Lande vor, indem es sich dabei auf die Bemühungen unseres Handels, unserer Schiffahrt und unserer Bankwelt berief, dort festen Fuß zu fassen. Darüber erfolgte nun ein Ausbruch lebhaften Unwillens in Deutschland. Ein Wort gab das andere, der eigentliche Anlaß wird schließlich bei solchem Streit vergessen und zurück bleibt ein Bodensatz häßlicher Verstimmung. Ich frage, ob wir gut tun, uns durch derartige vereinzelte Angriffe in Harnisch setzen zu lassen. Schließlich bleibt uns nicht die wünschenswerte Kraft zu echtem Unwillen für die wirklich ernsten Fälle oder, was in der Wirkung dasselbe bedeutet, unsere Erregung findet wegen ihrer Häufigkeit im Auslande nicht die wünschenswerte Beachtung. Läge es nicht in unserem eigenen Interesse, wenn wir derartige grundlose Anklagen, hinter denen kein verantwortlicher oder einflußreicher Name steht und ganz gewiß nicht die gegenwärtige verantwortliche englische Regierung, mit jener Gemütsstimmung aufnehmen, die Goethe in den Versen gezeichnet hat: Es bellt der Spitz in unserm Stall . . .? In dem schwierigen und hartnäckigen Konkurrenzkampf, in dem die europäischen Völker in Asien unter sich stehen, werden solche Angriffe sich ständig wiederholen, denn sie sind menschlich erklärlich. Heute handelt es sich um Persien, morgen wird es sich um den Yangtse, um Siam, um den Euphrat und Tigris handeln. Noch gestern las ich eine Notiz, daß jetzt auch deutsche Schiffe auf dem Shikiang verkehren, nachdem bisher nur englische Dampfer dort erschienen seien. Was Wunder, wenn der geschädigte Reeder Lärm schlägt und für seine Schmerzen eine Zeitung findet! Wollen wir dieses Gerede nicht als das nehmen was es in der Hauptsache ist, nämlich den Ärger eines Geschäftsmannes, der in seiner Bewegungsfreiheit von ungebetenen Gästen gehemmt wird? Zu unserem Vorgehen sind wir Deutsche vollkommen berechtigt, wir werden uns darin in keiner Weise stören lassen, aber darunter brauchen unsere europäischen Beziehungen nicht zu leiden. Ich bitte mich nicht mißzuverstehen. Jener Erregbarkeit liegen edle und ehrenwerte Gefühle zugrunde. Aber zwischen nationaler Überempfindlichkeit und dickfälliger Gleichgültigkeit gibt es eine goldene Mittelstraße. Wir sind in der letzten Zeit nervös geworden und Nervosität ist kein guter Berater in auswärtigen Angelegenheiten. Die natürlichen Reibungen, die durch unsern Wettkampf in Asien entstehen, sind nicht der Art, um nicht friedlich zwischen den europäischen Völkern ausgetragen werden zu können. Keine europäische Macht wird uns das Streben nach Gleichberechtigung ernstlich bestreiten können und was die asiatischen Mächte angeht, so können sie es nur sympathisch begrüßen, weil damit ihre Unabhängigkeit und Sicherheit gestärkt wird.

Damit ist unsere Tätigkeit in dem großen Weltteil von selbst vorgezeichnet. Noch einmal: freiester Wettbewerb, Leistung des besten, was unser Handel, unsere Industrie und Schiffahrt zu leisten vermögen, Pflege aller kulturellen Beziehungen. Nach dieser letzten Richtung arbeitet unsere Gesellschaft mit ihren bescheidenen Kräften nicht ohne Erfolg. Es mögen in diesem Saale verschiedenartige Interessen vertreten sein, auch sich kreuzende, feindliche, aber jenes Ziel kann nur allgemeiner Billigung begegnen. Ich glaube daher keinem Widerspruch zu begegnen, wenn ich sage, daß wir alle jenen Bestrebungen reichen Erfolg wünschen im Interesse der friedlichen Entwicklung vielseitiger und stetig wachsender Beziehungen. Und da auch eine solche mehr auf das Allgemeine gerichtete Rede an gastlicher Tafel in einem persönlichen Zuruf austönen muß, so lassen Sie uns trinken auf das Wohl derer, die klein oder groß, als unsere Mitglieder oder außerhalb, in stiller Arbeit oder im hellen Licht der Öffentlichkeit an jenem Werke teilnehmen. Die Pioniere deutsch-asiatischer Annäherung und Verständigung!

In der Reihe der Redner folgte Dr. Vosberg-Rekow:

Hochgeehrte Herren! Wenn Seine Majestät der Mikado von Japan zur Tafel empfängt, sitzt er selbst allein im Hintergrunde des Saales. Die Gäste sind an langen, an den Seitenwänden stehenden Tischen untergebracht, deren Innenseite unbesetzt und leer bleibt, damit jedem einzelnen der Blick auf den Hausherrn frei ist. Wenn der Mikado anfängt zu essen, tun die Gäste desgleichen.

Aber niemand darf während der Tafel ein Wort reden. Denn das japanische Sprichwort sagt, daß sich die Zunge erst lösen soll, wenn der Magen befriedigt ist.

Wenn die Deutsch-Asiatische Gesellschaft verehrte Gäste

zum festlichen Mahle bei sich versammelt, folgt sie nicht des Orients-Brauche und erläßt kein Schweigegebot. Ist es doch ihr Ehrgeiz, neben dem Magen auch Kopf und Herz zu erfüllen mit dem Schönsten und Besten, das sie vergeben kann. Lebt sie und wir, ihre Mitglieder, doch der frohen Zuversicht, daß die bescheidene geistige Bewirtung, die wir der kulinarischen beigesellen, in unseren Gästen langlebig sich erweisen möge und von der Wirkung eines Fermentes, das alle verwandten Empfindungen und Gedanken, die in Ihnen latent sind, auslösen möge zu blühendem Leben, zu gewaltigem Wachstum, zur Geburtsstunde löblicher Taten.

Denn wir, meine hochverehrten Herren Gäste, wissen sehr wohl, daß unser Wollen stark, unser Können aber nur schwach ist. Wir sind nur ein kleines Häuflein vaterländisch gesinnter Männer, denen große Ehre geschähe, wenn man sie einen weltpolitischen Generalstab nennen wollte: die Armee, die gewaltige große Armee, die unsere Schlachten schlagen soll, ist heute noch nicht auf der Höhe, und wir haben Sie zu uns gebeten, damit edle Kräfte und hervorragende Geister sich uns als Werbeoffiziere anschließen mögen. Es ist vielleicht nicht taktvoll im gewöhnlichen Sinne, wenn man den Gast einlädt, zu des Haushern Fahne zu schwören. Aber wir wissen ja genau, daß unsere Gäste selbst aus innerster Überzeugung in dieser Fahne ein herrliches Idol erblicken, das fast in dem Brennpunkte steht, in dem des Mannes heiligstes Besitztum erglüht, die Vaterlandsliebe.

Folgen Sie mir nur einen kurzen Augenblick hinaus auf das ausgedehnte Kampffeld, auf dem Sie sich mit uns betätigen sollen. Es ist der große wirtschaftspolitische Markt, der im asiatischen Kontinente sich auftut. Man hat immer und immer wieder die Befürchtung aussprechen hören, daß uns von diesem Markte her eine Gefahr herandrohe und daß, zumal in der letzten Periode, in Asien fast allerorten sich aufsteigende Macht erhebe, die uns zurückwerfen, ausmerzen und zu Paaren treiben werde. Meine Herren, es ist ein verhängnisvoller Irrtum, wenn man vergißt, daß es gewinnbringend ist eines Mächtigen Wettbewerber und Freund zu sein. Zumal auf dem Gebiete der Wirtschaft. Keiner ist da stärker, als England und kein Geschäft bringt uns mehr ein, als dasjenige mit diesem Starken. Wenn der Großherr in der Türkei, der Freund unseres Kaisers, heute in dem Bewußtsein seiner Macht uns die Pforten seines gewaltigen Herrschaftsgebietes öffnet und Kapital aus unserem Lande heranzieht, so weiß er wie wir, daß solches Beginnen fruchtbar ist für beide Teile, gewinnreich für beide Teile. Wir hören, daß China, dessen Gesandter leider, gleich dem japanischen Botschafter, heute von Berlin fern und deshalb hier nicht erschienen ist, wir hören, daß China gewaltige Reformarbeit leistet auf fast allen Gebieten des öffentlichen Lebens, daß es seine Verwaltung umformt, sein Unterrichtsystem von Grund aus modernisiert, eine große moderne Armeeorganisation aufbaut: soll uns das schrecken? Mit nichten; denn wir erfahren, daß gleichzeitig und folgerichtig die Kaufkraft des Reiches der Mitte wächst. Der chinesische Außenhandel, der 1901 sich auf 1400 Mill. Mark belief, umfaßt heute, sechs Jahre später, 2030 Mill.! Wenn der König von Siam ganze Zweige seiner Verwaltung europäischen, speziell deutschen Händen anvertraut, die ihm Straßen, Kanäle und Eisenbahnen bauen, wird sein Land dadurch reicher und mächtiger werden, größer aber auch Gewinn und Macht derer, die dieses schöne Land zu entwickeln berufen sind. Nach dem Kriege mit Rußland stieg Japan politisch hoch empor. Dem Kriege ist auch eine wirtschaftliche Hause gefolgt, die freilich gegenwärtig Auswüchse zeigt, wie sie bei uns zu Lande das Jahr 1872 d. h. das Jahr vor der großen Krisis, aufwies. Dieser Aufschwung Japans hat auch einen Aufschwung des deutschen Geschäftes bedeutet, ein Aufschwung, der eine etwaige japanische Krisis sicher überdauern wird. Überall also, wo Macht und Reichtum in Asien emporsteigen, wächst auch der Gewinn, den der Weltverkehr und Welthandel beiden, Europa und Asien, in gleichem Maße zuteil werden läßt. Gute Geschäftsfreunde sollen wir allenthalben in Asien erwerben, sie werden dann auch sonst unsere Freude sein. Wir wollen uns hüten, sie zu kränken und zu beleidigen, wie die Amerikaner sehr zu ihrem Schaden getan haben; sondern wir wollen ihre Eigenart anerkennen und schätzen.

Das deutsche Geschäft ist auch in jüngster Zeit in Asien vorangekommen. Hocherfreulicherweise haben die Kreise unserer Industrie und unseres Handels bis tief ins Binnenland hinein seine Wichtigkeit erkannt und wir begrüßen ihre bedeutsamen Vertreter auch an diesen Abend in unserer Mitte. Aber sehen wir dennoch scharf zu, daß wir nicht im Wettbewerb der anderen Terrain verlieren! Ich will nicht davon reden, daß ganz kürzlich die Kaufmannschaft von Birmingham wiederum eine Mission zur Eröffnung neuer Absatzquellen nach dem Osten entsandt hat. Aber die größte englische Fachzeitschrift, das „British Trade Journal" sandte soeben einen ganzen Stab von Literaten nach China: es soll künftig in Schanghai eine besondere Ausgabe dieses Blattes in chinesischer Sprache erscheinen. Dieses führende Journal erscheint schon spanisch in Argentinien und Chile, portugiesisch in Brasilien: nun geht es daran auch den wichtigen chinesischen Markt zu beeinflussen.

Wer wollte solchen Anzeichen gegenüber leugnen, daß für uns Deutsche im Interesse der Ostasienpolitik noch gewaltige Arbeit zu leisten ist! Ich lade Sie, hochverehrte Gäste, alle ein, an dieser Arbeit mitzutun. Die Gesellschaft dankt Ihnen durch meinen Mund herzlich für Ihr Erscheinen: sie erblickt in Ihrer Teilnahme an unserem Festabend die Gewähr dafür, daß Sie mit uns sind. Wir wissen uns in unseren Bestrebungen eins mit den Besten unserer Nation, mit vielen von denen, die dem Throne nahe stehen. Seine Kgl. Hoheit der Prinz Friedrich Leopold von Preußen, unser Mitglied, hat heute leider nicht unter uns weilen können; er hat indes durch seinen Adjutanten mitgeteilt, daß er die wertvollen Lichtbilder und Photographien, die er höchstselbst in Ostasien aufgenommen hat, demnächst in der Gesellschaft werde vorführen lassen. Den anderen verehrten Prinzen, der mit seiner Persönlichkeit sich für die deutsche Weltpolitik im Osten eingesetzt hat, haben wir die Ehre, bei uns zu sehen.

Wir begrüßen die Herren Staatsminister, insbesondere Se. Exzellenz Herrn v. Studt. Seiner verständnisvollen Mitwirkung haben wir es zu danken, daß unter dem Patronat unser Gesellschaft in wenigen Wochen in Schanghai eine deutsche medizinische Fakultät und Vorschule eröffnet werden wird: einer der künftigen Lehrer an dieser Anstalt, Herr Dr. Krieg, weilt heute noch unter uns. Wir begrüßen aber vor allem mit Genugtuung den Leiter unserer Kolonialpolitik, Excellenz Dernburg. Ich weiß nicht, ob das die Öffentlichkeit schon richtig erkannt hat; in unserem Kreise rühmt jeder sicher das große Verdienst, das ihn für uns besonders auszeichnet: weite Kreise

unserer Nation brachten der Weltpolitik geringe Vorliebe, vielfach sogar Mißtrauen und Abneigung entgegen. Leider gehörten in diese Reihe vielfach Vertreter von Handel und Industrie, die trotz des glänzenden Beispiels unserer Hanseaten, ihre Skepsis nicht wollten fallen lassen. Sie alle hat er bekehrt, kaum daß er sein Amt übernommen hatte. Die Macht seiner Persönlichkeit hat die Widerstrebenden mitgerissen und ihm danken wir es nicht zuletzt, daß nun auch in unsere Reihen neben rühmlicher Theorie und Forschung und Kriegswissenschaft, die kaufmännische Praxis ihren Platz behauptet und bewährt hat. Diese Wendung herbeizuführen war schon eine Tat und ein Verdienst: es gereicht uns zu besonderer Genugtuung Eurer Excellenz dies im Namen der Gesellschaft aussprechen zu dürfen. Die patriotische Opferwilligkeit der Führer von Industrie und Handel hat erst die praktische Betätigung unserer Ideen, wie sie beispielsweise in der Medizinschule in Schanghai erfolgt ist, möglich gemacht. Auch Ihnen unseren herzlichen Dank! Herzlichen Dank und Willkommen bringen wir auch den Schwestergesellschaften entgegen, die heute unserem Rufe gefolgt sind; insbesondere begrüßen wir den Vertreter des Ostasiatischen Vereins in Hamburg, der uns nunmehr freundschaftlich und als Mitglied verbunden ist.

Meine Herren Mitglieder der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft! Wir alle empfinden es als eine besondere Auszeichnung, daß heute so hervorragende Männer als Gäste in unserer Mitte weilen. Geben Sie mit mir Ihrem Danke und Ihrer Freude darüber Ausdruck, indem Sie mit mir rufen: die Mitarbeiter an unserem großen vaterländischen Werk, unsere verehrten Ehrengäste, sie leben hoch!

Das Wort erhielt sodann Seine Excellenz der stellvertretende Kolonialdirektor, Kaiserl. Wirkl. Geheimer Rat, Excellenz Dernburg, der etwa folgendes ausführte:

Meine hochverehrten Herren! Ich habe heute zum ersten Male die Ehre, in Ihrer Mitte zu weilen. Herzlich danke ich Ihnen für Ihre liebenswürdige Einladung. Ich gebe meiner Freude darüber Ausdruck, daß ich dieser Einladung gefolgt bin, nachdem ich aus den inhaltsreichen und formvollendeten Ausführungen der Herren Vorredner entnommen habe, wie sie unermüdlich arbeiten an der Verbreitung deutschen Sinnes, deutscher Kultur und damit auch deutscher materieller Interessen. Sie wirken auf alle diese Gebiete ein, indem Sie unser Wissen über die fremden Kulturen des asiatischen Ostens durch die von ihren Mitgliedern erworbenen Kenntnisse und Erfahrungen vertiefen. Dadurch allein schon ermöglichen Sie ein tieferes Eindringen in das Wesen der fremdländischen Gebiete. Ich habe in der kurzen Zeit meiner kolonialpolitischen Praxis bereits oft genug empfunden, was solcherlei Arbeit wert ist. Als ich vor vier Monaten an die Aufgabe herantrat, der deutschen Nation die kolonialen Probleme näher zu bringen, die scheinbar theoretische Probleme, hinter denen doch so sehr reale Werte verborgen liegen, da wandte ich mich mit Erfolg zuerst an Kreise, die wie der Ihrige, Erfahrungen gesammelt und Anschauungen geklärt hatten. Auf der Vorarbeit solcher Gesellschaften beruht mein bescheidener Erfolg; demnächst ist er vielleicht auch Verdienst der berufenen Stelle, von der aus ich sprach. Ich bin sorgsam bemüht gewesen, die Intellektuellen um mich zu scharen, alle Stände des Volkes, den Kaufmann, den Lehrer, bis hinüber zum Arbeiter aller Klassen zu den Idealen meiner Aufgabe heraufzuziehen und ihnen mehr an Verständnis und Klugheit zuzutrauen, als man das bisher getan hatte Bei eurer Intelligenz, sagte ich ihnen, liegt die Lösung, die Lösung selbst aber ist euer Interesse! Nicht an die Parteien wandte ich mich; ich fragte nicht, ob Sozialdemokrat oder Konservativer, sondern ich sagte einfach: du bist Textilarbeiter, also hast du Interesse, materielles Interesse an der Baumwollfrage, an der Erzeugung des Hanfes und ähnlicher Artikel. Du begreifst sicher, daß die Sache deine eigene ist. Und man begriff in der Tat. Fasse man den Deutschen nur hochgemut auf, appelliere man nur an seine geistige Kraft: der Erfolg kann nicht fehlen. Wir fechten zu viel mit Phrasen; ich suchte dagegen Tatsachen und trockene Zahlen zu stellen. Das wirkte. Soeben habe ich eine Denkschrift fertig gestellt über das Problem der kolonialen Eisenbahnen. Und ich bin stolz darauf, daß mir der rechnungsmäßige Nachweis gelungen ist, daß in den Kolonien nicht 25000 km Eisenbahn existieren, die nicht selbst ihre Betriebskosten decken könnten! Ich suche abzumessen die Wirkung der Verkehrsmittel auf Zölle, Steuern und Abgaben und ich rechne bar heraus, wie das Exempel steht. So erhalte ich eine reelle Grundlage für ideale Empfindungen. Die Empfindung ist wertvoll; aber sie bedarf der Stärkung durch die Tatsache. Alle Probleme unserer Kolonialpolitik, und Ihnen brauche ich nicht zu versichern, daß in Staats- und Zivil- und Verwaltungsrecht unserer Überseegebiete deren ungezählte vorhanden sind, hängen schließlich am realen Interesse. Wir Deutsche sind auf diesem Felde lange Zeit unverbesserliche Idealisten gewesen — Gott sei Dank! Heute aber haben wir die Verbindung des Idealismus mit der Praxis gefunden. Sie, meine Herren, geben durch Ihre warme Begeisterung immer neue Impulse zu realen Taten und Erfolgen. Die Flagge weht: uns schlägt das Herz höher, wenn wir sie hinaustragen sehen in Übersee; aber gleichzeitig erkennen wir heute auch freudig, daß ihr das merkantile Interesse folgen muß. Das ist die Stimmung, die ich suche und die ich glücklich bin, bei Ihnen zu finden. Einer der Herren Vorredner hat ausgeführt, daß diejenigen, die sich eine politisch-mechanische Lösung der asiatischen Fragen vorgestellt, Enttäuschungen erlitten hätten. Auch daraus muß ein Politiker Kapital schlagen: vielleicht kommen die in Asien enttäuschten Aspiranten zu uns in die Kolonien. Der starke Widerhall aber, den die koloniale Bewegung heute erhalten hat, ist Gesellschaften wie der Ihrigen in erster Linie zu danken. Helfen Sie nur weiter das Feld anbauen, auf dem die ganze Nation ernten soll. Wenden Sie weiter unserer gemeinsamen Aufgabe Ihr vaterländisches Verständnis, Ihre große geistige Kraft, Ihren vornehmen Einfluß zu: Sie werden mich stets an Ihrer Seite finden. Ich danke den Herren, die hier so viele warme patriotische Gedanken ausgesprochen, mit denen sie das Herz Ihrer Gäste, sicher nicht nur das meinige erfreut haben. Wir sind alle gern zu Ihnen gekommen und wir gehen von Ihnen mit dankbarer und gehobener Empfindung. Für die freundlichen Worte, die mir selbst gegolten haben, danke ich gleichfalls herzlich. Ich muß sie bescheidenen Sinnes nicht für meine Person, sondern für die große gemeinsame Arbeit akzeptieren. Es ist mir eine hohe Ehre, Ihnen im Namen so hervorragender Gäste danken zu dürfen. Sie aber, hochverehrte Herren, die Sie gleich mir zu diesem schönen und exklusiven Festmahl geladen sind, geben Sie mit mir unserem Dank Ausdruck indem Sie rufen: Die Deutsch-Asiatische Gesellschaft wachse und gedeihe fort und fort; ihre Führer und Leiter, ihre wertvolle Arbeit — sie leben hoch!

Es folgte sodann Geheimer Legationsrat Knappe:

Es ist mir der Auftrag geworden, auf die Presse zu sprechen; ich habe denselben gern übernommen, weil ich die Gelegenheit benutzen möchte, eine Bitte auszusprechen, deren Erfüllung für die D. A. G. von großer Bedeutung sein würde.

Es hieße Eulen nach Athen tragen, wollte ich in diesem Kreise von der Wichtigkeit der Presse sprechen, das Thema würde auch weit über den Rahmen einer Tischrede hinausgehen. Es dürfte aber vielleicht angebracht sein, an eine bestimmte Seite der der Presse zufallenden Aufgaben anzuknüpfen, die zu unserer Gesellschaft Beziehung hat, nämlich diejenige, auf gute internationale Beziehungen hinzuwirken und dem friedlichen und freundschaftlichen Verkehr mit dem Auslande zu dienen.

Die D. A. G. betrachtet es als ihr Hauptziel in Deutschland für eine bessere Kenntnis der asiatischen Länder zu sorgen und andererseits der Bevölkerung jener Länder ein klareres und richtigeres Bild unserer Verhältnisse und Absichten zu verschaffen. Wir sind der Meinung, wie wir das heute abend bereits mehrfach mit beredten Worten haben schildern hören, daß dem besseren gegenseitigen Kennen und Verstehen das übrige von selbst folgen wird.

Daß die Presse dieselben Aufgaben in weiterem Umfange zu den ihrigen gemacht hat, haben wir ja im letzten Sommer aus Anlaß des Besuches in England gesehen und gerade eben ist ein starkes Komitee zusammengetreten um den Gegenbesuch der englischen Journalisten in Deutschland vorzubereiten. Möge derselbe Erfolg dem deutschen Komitee beschieden sein.

Worauf ich nun hinaus will das ist der Wunsch, daß die Tagespresse sich etwas mehr um die von unserer Gesellschaft vertretenen Interessen bekümmere. Bei Gelegenheit der letzten Jahres-Generalversammlung hatte der Vorstand einen besonderen Preßausschuß eingesetzt. Dieser Ausschuß ist nach langen Beratungen zu dem Resultat gekommen, daß es das Beste sei, unser Organ und die gleiche Ziele verfolgende Spezialpresse zu unterstützen und für einen solchen Inhalt zu sorgen, daß die Tagespresse von selbst davon Notiz nimmt. Wir wollen aber diese Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, die besondere Bitte um Beachtung auszusprechen.

Es ist Ihnen bekannt, daß unsere Zeitschrift Asien nur monatlich erscheint, ich darf aber auch auf die im nahen und fernen Osten erscheinenden deutschen Zeitungen aufmerksam machen. Da ist zunächst das Konstantinopeler Handelsblatt — eine recht gute Zeitung — ferner der Ostasiatische Lloyd in Shanghai, der in den letzten Jahren namentlich durch seinen vorzüglichen Depeschendienst dem Deutschtum ausgezeichnete Dienste geleistet hat. In Verbindung damit steht „Der ferne Osten", der auch eine englische Ausgabe hat. Ferner sind zu nennen: das Tageblatt für Nord-China in Tientsin, die Tsingtauer Neusten Nachrichten, die Japan Post in Yokohama und die Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für Natur und Völkerkunde in Tokio. In Berlin erscheint noch die Zeitschrift Ostasien. Ganz besonders möchte ich auf die soeben hier ins Leben gerufene Internationale Wochenschrift für Wissenschaft, Kunst und Technik aufmerksam machen, welche die Förderung der geistigen Beziehungen Deutschlands zum Auslande zu ihrer Aufgabe gemacht hat und welche die bedeutendsten Gelehrten zu ihren Mitarbeitern zählt.

Es bleibt mir nun die angenehme Pflicht, die Herren von der Presse willkommen zu heißen und ihnen für ihr Erscheinen zu danken.

Die Mitglieder der D. A. G. aber bitte ich mit mir einzustimmen in den Ruf:

Die Presse und insbesondere die hier anwesenden Vertreter derselben: Hoch! Hoch! Hoch!

Hierauf erwiderte Dr. Mantler mit folgenden Worten:

Sehr geehrte Herren! Mir obliegt die angenehme Pflicht, im Namen der Presse für die freundlichen Worte zu danken, mit denen uns Herr Geheimrat Knappe hier begrüßt hat. Daß diese Worte aus dem Munde eines Mannes kamen, der sich persönlich in Ostasien in der Wahrnehmung der allgemeinen Interessen der Zivilisation und namentlich der deutschen Interessen tatkräftig bewährt hat, ist uns besonders erfreulich. Die freundliche Aufnahme, die Sie, sehr geehrte Herren, uns bereitet haben, veranlaßt mich, darauf hinzuweisen, daß die Presse leider nicht überall so gut behandelt wird, nicht bei jeder Gelegenheit und nicht allerorten, ich meine natürlich im Orient, der ja Ihr ausschließliches Tätigkeitsgebiet bildet. Das ist übrigens zu allen Zeiten so gewesen. Aus der Geschichte steht uns lebhaft vor Augen, wie der waffengewaltige Kalif Omar nach der Eroberung Alexandriens die öffentlichen Bäder dieser Stadt sechs Monate mit den Pergamenten und Büchern der Bibliothek heizen lies, damit die Alexandriner davor bewahrt blieben, etwa Dinge zu lesen, die nicht im Koran stünden. Wo soll bei solcher Gesinnung eine Tageszeitung zu ein paar hunderttausend Abonnenten kommen? Und später als Kollege Ferdusi am Hofe des Perserkönigs als Dichterfürst angestellt wurde und im Nebenamt die Redaktion des Hofjournals führte, war es auch nicht besser. Wir wissen aus den Noten zum Westöstlichen Divan, das er offenbar wegen zu geringer Würdigung seiner Leistungen sich nach dreißigjähriger Tätigkeit freiwillig aus seiner Stellung zurückzog.

Wir sind überzeugt, meine Herren, daß Sie überall — im Orient natürlich — wo Sie solchen Gesinnungen gegen die Presse begegnen würden, Ihren illustren Einfluß geltend machen werden, um sie unschädlich zu machen. Unser Standesinteresse führt uns also dazu, Ihrer Arbeit alles Gedeihen und allen Segen zu wünschen und es ist daher nicht bloß der Ausdruck meiner Dankbarkeit, wenn ich die Hoffnung ausspreche, daß Ihnen das Jahr 1907 eine besonders gesegnete Bilanz bescheren möge.

Ich erhebe mein Glas auf das heutige Fest-Komitee der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft . . . . .

Sodann erbat sich das Wort unter lebhaftem Beifall der Versammlung Seine Durchlaucht der Prinz Karl Anton von Hohenzollern, der in kernigen und warmen Worten den Empfindungen der Verehrung Ausdruck verlieh, welche die gesamte Mitgliedschaft für den Präsidenten der Gesellschaft, Excellenz Freiherr von der Goltz, hegt.

Es sprach der Vertreter des Ostasiatischen Vereins in Hamburg, Herr Paul Sachse, ebenfalls mit lebhaftem Beifall aufgenommen:

Ew. Durchlaucht!
Ew. Exzellenzen!
Meine geehrten Herren!

Im Namen des Ostasiatischen Vereins zu Hamburg, als dessen Vertreter ich erschienen bin, danke ich der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft vielmals für die liebenswürdige Eindlaung zur Teilnahme an ihrem diesjährigen

Festbankett und danke ferner Herrn Dr. Vosberg-Rekow für die freundlichen Begrüßungeworte, welche er unserem Vereine soeben gewidmet hat und welche in Hamburg auf einen guten Resonanzboden fallen werden. Ich entledige mich des mir gewordenen angenehmen Auftrages, die treuesten Grüße und die besten Glückwünsche des Ostasiatischen Vereins der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft zu ihrem heutigen Liebesmahle darzubringen in der zuversichtlichen Hoffnung, daß es beiden Körperschaften, welche seit dem Hamburger Besuche ihrer Vorstandsmitglieder Sr. Exzellenz des Herrn Dr. Fischer und des Herrn Geheimrats Dr. Knappe in engere und intimere Beziehungen zu einander getreten sind, recht lange und häufig vergönnt sein möge, gemeinsam Schulter an Schulter an den großen Aufgaben zu arbeiten, deutsche Kultur und deutsche Wissenschaft auf den alten, großen Erdteil Asien zu übertragen und daß es unserer mächtig aufstrebenden, stark beschäftigten Industrie, unserem stetig und zielbewußt voranschreitenden Überseehandel und unserer beispiellos schnell sich entwickelnden Schiffahrt im völkerverbindenden Interesse beschieden sein möge, dort ersprießliches zu leisten und reiche Erfolge zu erzielen zum Wohle unseres deutschen Vaterlandes und zu Nutz und Frommen unseres Volkes überhaupt.

Mit diesen Beteuerungen der Fraternität erlaube ich mir noch eines Umstandes zu gedenken, nämlich dessen, daß es unsere Regierung allzeit verstanden hat, an die Spitzen der wichtigen diplomatischen und konsularischen Posten Asiens ausgezeichnete Männer zu berufen, welche oft unter den schwierigsten Verhältnissen und unsäglichen Strapazen sich mit eiserner Energie und unermüdlichem Eifer nicht allein der politischen, sondern auch der wirtschaftlichen Interessen angenommen und besonders die letzteren, gegen feindliche Angriffe fremder Nationen nachdrücklichst schützend, zu gegenseitig nutzbringender Entfaltung gebracht haben, wofür wir, die wir diese Segnungen und „amtlichen Wohltaten" persönlich erfahren haben, in der Tat nicht dankbar genug sein können.

Indem ich den Gefühlen der Dankbarkeit für die Vertreter des Reiches in Asien im allgemeinen hiermit Ausdruck gebe, verbinde ich damit im besonderen die Namen des Herrn Geheimrats Dr. Knappe, Herrn Baron von der Goltz und Herrn Legationsrats Dr. Zimmermann welche sich in und um China große und bleibende Verdienste erworben haben und deren Gesundheit ich mir auszubringen gestatte: Herr Dr. Knappe, Herr Baron von der Goltz, Herr Dr. Zimmermann: Hurra! Hurra! Hurra!

Asien im Monat April.

Das Liebeswerben der Engländer im Mittelmeer, wo sie soeben neben unserem italienischen Bundesgenossen die Reiche der Pyrenäischen Halbinsel ihrem Freundschaftsbunde anzuschließen bestrebt waren, hat einen Teil unserer Politiker nervös gemacht. Sie reagieren infolgedessen in merkwürdiger Lebhaftigkeit gegenüber jeder Äußerung der englischen Presse, die sich mit der deutschen Politik und dem angeblichen deutschen Welthandelsplane beschäftigt. So ist man in den letzten Tagen wieder durch einen Standard-Artikel aufgeschreckt worden, der den bösen Deutschen anmutete, daß sie Persien mindestens wirtschaftspolitisch zu erobern im Begriffe seien. Darob ist man in einem Teil der deutschen Presse beinahe aus dem Häuschen geraten und hat sich mit fast spaßhafter Eile bemüht zu versichern, daß der brave Michel wohl hie und da ein kleines Profitchen machen wolle, daß er aber weit entfernt sei, große Pläne zu verfolgen, daß es eitel Verleumdung und üble Nachrede sei, wenn man behaupte, er suche durch seine Finanzleute Stützpunkte im Reiche des Schahs zu erwerben und daß England ruhig und unbesorgt bleiben möge: der deutsche Michel bleibe eben der deutsche Michel. Es ist merkwürdig, aber es gibt noch heute weite Kreise in unserem Volke, die für jeden größeren Gesichtspunkt in der Behandlung öffentlicher Dinge nicht zu gewinnen sind. Daß es das gute Recht Deutschlands wäre, wenn es in weitausgreifendem Plan sich bemüht hätte, in Vorderasien festen Fuß zu fassen, daß deutsche Banken und Großunternehmungen bestrebt seien, Eisenbahnkonzessionen, Hafenbauten und Verkehrsmonopole in Persien in ihre Hand zu bekommen und daß mit solchen Bestrebungen doch immer nur ein kleiner Anfang gegenüber dem gemacht sein könne, was die Engländer seit Jahrhunderten planmäßig betreiben und sicher mit keinem größeren Recht betreiben, als jede andere Nation, das kommt solchen Angstmeiern nicht in den Sinn. Sie kuschen sofort und streichen die Segel und versichern, daß wir uns der größten Bescheidenheit und Zurückhaltung befleißigen würden und daß wir weit entfernt seien, irgend wie in Gebiete einzudringen, die Albion, wenngleich ohne jeden Rechtsgrund, als seine Domäne betrachtet. Ich habe während der letzten Wochen nirgends in der deutschen Presse eine Äußerung gelesen, die mit gleicher Lebhaftigkeit und gleicher Energie der Sprache das Recht der Deutschen auf jede Handels- und Machtentfaltung im Persischen Golf und in Vorderasien gegenüber den britischen Aspirationen betont hätte; anstatt dessen gab es Entschuldigungen, halbe und ganze Ableugnungen und dergleichen mehr. Dafür tritt aber hie und da einmal plötzlich ein nationalliberaler Rechtsanwalt auf und läßt eine geradezu unbegreifliche Kriegsfanfare vom Stapel, an einer Stelle und in einem Augenblick und in einer Richtung, in der kein vernünftiger Politiker solches vermuten sollte. Wenn sich das Ausland dann derlei „Bewegungen" in Deutschland zusammenstellt, — muß es nicht zu dem beschämenden Urteil kommen, das wir großpolitisch immer noch nicht mündig sind.

Was können wir wohl als eine Seemacht mittleren Ranges, in kriegsmaritimer Beziehung durch die Notwendigkeit des Schutzes einer ausgedehnten Handelsflotte noch über Gebühr festgelegt, was können wir, frage ich, wohl Vernünftigeres und Aussichtsreicheres unternehmen, als mit aller Kraft und Energie in den handelspolitischen Wettkampf einzugreifen, der in Vorderasien — also wenigstens nicht allzuweit von unserem direkten politischen Einflußgebiet — sich bietet. Man kann über den Wert und die Entwicklungsfähigkeit, welche die vorderasiatischen Länder in wirtschaftspolitischer Beziehung besitzen, verschiedener Ansicht sein. Greifen aber die Engländer mit Energie und Eifer an jenen Stellen ein, so kann man zum mindesten daraus schließen, daß in jenen Gegenden künftig

in der Tat etwas zu holen ist. In Deutschland, d. h. bei unserem großen Publikum ist es kaum bekannt, mit welcher Folgerichtigkeit und langausgreifenden Übersicht England die aussichtsreichsten Gebiete Vorderasiens seit Jahrhunderten bearbeitet hat. Es hat in der Tat in den Ländern der Iranischen Hochflächen und insbesondere an ihren Grenzen und Rändern gen Osten, Südosten und Süden hin seit undenklichen Zeiten systematisch gearbeitet und bedeutende Kraft aufgewendet. Daß angesichts einer so großen politischen und kapitalistischen Instradierung britischer Einflüsse die englische Presse nervös wird, wenn sich gewisse Anzeichen für das Einschieben einer lebenskräftigen Konkurrenz zeigen, könnte an sich nicht überraschen. Keinerlei Veranlassung aber haben, wie schon gesagt, in solchem Falle zur Nervosität die Deutschen.

Zwei einstmals berühmte Namen, die heute zwar noch nicht vergessen und verschollen, aber doch aus dem Mittelpunkt des Interesses verschwunden sind und ihre Bedeutung eingebüßt haben, ragen aus der Geschichte der älteren Kolonialpolitik herüber, wenn man sie vom Standpunkt der planmäßigen Entwicklung der britischen Interessensphäre in jenen Gebieten betrachtet. In Ostasien ist das Macao, in Vorderasien das altberühmte Ormuz. Macao galt einst als einer der reichsten Handelsplätze der Welt. Es war eine der ersten Quellen der portugiesischen Kolonialmacht und des portugiesischen Reichtums: noch heute steht es unter der Herrschaft Portugals; noch heute macht die kleine Kolonie einen reichen und vorteilhaften Eindruck. Die portugiesischen Soldaten, die es beherbergt, gehen in mittelalterlicher Tracht mit hohen spitzen Mützen und in strahlenden, tadellosen Monturen einher. Der Ort selbst sieht wohlhabend und behäbig aus: merkwürdigerweise aber liegen die Quellen dieser Behäbigkeit nicht zutage. Der Fremde betrachtet mit Verwunderung den schlecht erhaltenen Hafen, in dem nur dann und wann ein kleiner Personendampfer erscheint, in dem wenige ostländische Dschunken liegen und von dessen portugiesischen Kanonenbooten jeder Sachverständige sofort sagen wird, daß sie altes Eisen seien. Auch den Si-kiang (Westfluß) hinauf, an dessen Mündungsgebiet Macao liegt, ist kein Verkehr entwickelt, der Macao berührt und ihm zugute kommt. Alles liegt ruhig und macht den beschaulichen Eindruck einer Landstadt. Es ist öffentliches Geheimnis der ganzen Welt, daß die eigentlichen Reichtumsquellen Macaos Ursache haben, sich dem Auge der Öffentlichkeit zu entziehen, denn sie beruhen auf einer wenig würdigen Spekulation auf das Laster. Es ist die Opiumfabrikation und die Opiumschwelgerei und es ist der Spielteufel, der sich hier ungezählte Tempel gebaut hat, aus denen die portugiesische Regierung nicht nur, sondern der gesamte Ort seine scheinbar günstige pekuniäre Lage herschreiben muß. Wird dem Kultus dieser beiden Laster endlich einmal das Lebenslicht ausgeblasen werden, dann wird Macao nicht nur in ruhige Einsamkeit, sondern auch in die ihm eigentlich zukommende Dürftigkeit zurücksinken und dann wird sein einst glänzender Name bald ganz vergessen sein. Wer aber grub dem alten Handelsglanze dieser einst bewunderten portugiesischen Kolonie das Grab? Britische Voraussicht und Politik, die in der unmittelbaren Nähe, aber in besserer, günstigerer geographischer Lage und unter geschickter Ausnutzung aller möglichen Konjunkturen Hong-kong schuf und zum größten Handelsemporium des Ostens heranzog. Im Schatten Hongkongs, im tiefen vereinsamten Schatten liegt nun Macao für alle Zeit.

Wie aber stand es mit Ormuz? Als Marco Polo von seiner großen asiatischen Reise zurückkam, besuchte er auch Ormuz am Ausgang des Persischen Golfes. Seine Berichte lenkten die Aufmerksamkeit ganz Europas, insbesondere aber diejenige der portugiesischen Eroberer, die damals in ihrer Blüte standen, auf jene Gegend. Ormuz war ein glänzender Platz, der Mittelpunkt vor allen Dingen des Perlenhandels. Elfenbein, Seide und die damals so seltenen und hochgeschätzten Gewürzwaren strömten auf seinem Markte zusammen. Die Ergebnisse der Perlenfischerei, insbesondere aus dem ganzen Gebiete des Indischen Ozeans, zumal von ihrem Zentrum, den Bahreininseln her, strömten in Ormuz zusammen. Der große Ruf, der hinfort diesem Markte vorausging, zog alsbald die großen Seefahrer herbei und die Portugiesen nahmen nicht nur Ormuz, sondern auch das gegenüberliegende Königreich Maskât (Oman) in ihren Besitz. Portugal hat über 100 Jahre die Vorteile des ertragreichen Handelsverkehrs mit diesen Gebieten genossen. Es ist hier nicht der Ort, auseinanderzusetzen, wie durch Einwirkung von Indien her, durch geschickte Politik, die Sultane der einzelnen kleinen Reiche gegen den Schah von Persien und diesen gegen Afghanistan gegeneinander auszuspielen, die Briten allmählich das portugiesische Erbe in Besitz genommen haben. Ormuz ward genommen, geplündert und für immer zerstört. Sein Handel ging hinüber an die festländische Küste, wo er fortan in Benderabbas seinen Mittelpunkt gefunden hat. England unterstützte bald diesen, bald jenen der arabischen und ostafrikanischen Sultane. Es verteilte schließlich als Schiedsrichter unter den Mitgliedern der Kalifengeschlechter die kleinen Sultanate, so Oman und Sansibar und wußte endlich erst den einen, dann den anderen dieser beiden Hauptmachthaber an den Küsten Arabiens aus dem Sattel zu heben. Damals schon kamen Kitschus, Ormuz und vor allen Dingen die Bahreininseln, erst unter englischen Einfluß, dann unter englische Herrschaft. Eine Zeit lang fiel Frankreich den Briten in die Arme; aber als Frankreich später freie Hand für die Eroberung Madagaskars brauchte, ward als Gegengabe der Persische Meerbusen den Engländern ausgeliefert.

In der zurückliegenden Periode lohnte es kaum, in die Tiefen des Persischen Golfes einzudringen. Ein Karawanenhandel von Schiras her nach dem Euphrat und Tigris bestand nicht mehr. Der sogenannte Levantehandel nahm vom Westen seinen Weg über Damaskus nach dem Roten Meere. Nach Eröffnung des Suez-Kanals wurde die Stille des Grünen Meeres, wie es die Perser nennen, scheinbar noch größer als zuvor und so blieb denn der große Persische Meerbusen von der übrigen Welt lange Zeit unbeachtet. Seine Südküste, von räuberischen Beduinenhorden heimgesucht, lag so ziemlich verödet. Den Euphrat und Tigris hinauf gab es kaum noch einen Verkehr. Die große Karawanenlinie der Schiiten gen Kerbela, dem schiitischen Mekka, strahlte von ihrem Riesenverkehr bis dahin kaum etwas aus; in der Perlenfischerei der Bahreininseln war die hauptsächlichste Quelle des Reichtums jener Gegenden erschlossen. Das Persische Meer selbst ward im Laufe der Jahrhunderte nicht nur von der Interessenlosigkeit der großen Welt begraben, sondern es fand auch ein regelmäßiges weiteres Begräbnis, eine Verflachung ohne Gleichen dadurch statt, daß Euphrat und Tigris Alluvialland in nimmer müder Arbeit heranschwemmten und so jedes Jahr durch Schlammablagerungen

die Küste des grünen Meeres um etwa 80 m vorschob. Das Meer ward flach und bot zahlreiche Untiefen. Haben sich doch die Taucher, welche nach Perlen fischen, an den ergiebigsten Stellen kaum über 20 bis 30 m herabzulassen.

Es ist bereits einige Jahre her, als plötzlich der Name Kueit eine gewisse Berühmtheit erlangte und eine sogenannte Frage hervorrief. Kueit ist bekanntlich ein kleiner Hafenplatz südlich der Insel Bubian in der Meeresecke links von der Mündung des Schat-el-Arab gelegen, arabisches Gebiet unter nomineller Oberheit der Türkei. Plötzlich wurde bekannt, daß England mit dem Sultan von Kueit einen „Schutzvertrag" geschlossen habe und Kueit besetzen wolle. Die Türkei protestierte, unterstützt von anderen Mächten — angeblich insbesondere von Deutschland — und England mußte Kueit wieder fahren lassen. Durch diese Affäre erst wurde die öffentliche Aufmerksamkeit Europas auf das innere Persische Meer gelenkt und da wurde man denn gewahr, daß England nicht nur den Hauptplatz des Euphrat- und Tigrisgebietes, das stromabwärts gelegene Bashra längst unter die Kontrolle seiner handelspolitischen Obsorge gebracht hatte, sondern daß es auch in dem zweiten Haupthafen des Persischen Meeres fest saß, an der Südküste Persiens, in Buschihr. Der Hafen dieses Platzes ist zwar elend, aber sein Hinterland ist schön und reich. Der Platz zählt kaum mehr als 15000 Einwohner. Etwa 44 Millionen werden jährlich umgeschlagen; heute hat England das Recht, daselbst einen Residenten zu unterhalten, den man sehr zutreffend in jenen Gebieten als den ungekrönten König des Persischen Golfes bezeichnet. England hat manches für jene Gegenden geleistet. Es hat die kriegerischen Araberstämme von ihren Raubzügen gegen die Küste hin zurückgedämmt und es hat das ausgedehnte Piratenwesen, welches das ganze Persische Meer unsicher machte, zu Paaren getrieben und hinweggefegt. Von Indien her nach Buschihr hat es eifrig seine Fäden gesponnen. Es kam von dort nach dem Persischen Meerbusen nicht nur einflußreiche Unterstützung, sondern es bildete sich auch vom Persischen Golf aus gen Indien ein gewichtiges Interesse heraus: von der asiatischen Küste im Persischen Meerbusen, insbesondere von Kueit her, rekrurierte die englische Kavallerie in Indien einen ausgezeichneten Pferdebestand.

Ich will mich hier nicht in die Perspektive verlieren, die an eine Besprechung der Verhältnisse im Persischen Golf gewöhnlich in der Richtung gegen Constantinopel aufgetan werden. Die Bagdadbahn wird in Bassora münden und philologische Schwärmer knüpfen an diese in weiter Zukunft liegende Tatsache allerlei Betrachtungen über die üble Endschaft, die dieses angeblich deutsche Unternehmen nach Lage der Sache mitten im englischen Herrschaftsgebiete finden würde. Man sollte derartige Betrachtungen als unbrauchbar, theoretisch und die englische Aufmerksamkeit aufreizend, füglich unterlassen. Zahlreiche Gelehrte und Missionare, die das Euphrat- und Tigrisgebiet besucht haben, haben der allgemeinen politischen Stimmung — nicht der Entwicklung der handelspolitischen Dinge in jenen Gegenden selbst — durch ihre Berichte und Pronunciamentos geschadet. Dagegen sollte man den Hinweis nicht unterlassen, daß die Engländer trotz einer konsequenten und beinahe ein Jahrhundert alten politischen Tätigkeit im Gebiete des Persischen Golfes dennoch ihren Einfluß auf die umliegenden Länder, insbesondere auf Persien, nicht so erfolgreich festigen konnten, daß sie angesichts der Operation irgend einer deutschen Bank in Teheran nicht nervös werden müßten. Die Konkurrenz, die ihnen die deutschen Schiffahrtsgesellschaften neuerdings im Persischen Meerbusen erfolgreich entgegengesetzt haben, hat allerdings eine gewisse Beunruhigung in England hervorgerufen. Daß von der Festsetzung der deutschen Transportunternehmungen in jenen Breiten auch mancher andere Handelsvorteil für uns abfallen wird, liegt auf der Hand. Indessen bedeutet das alles noch außerordentlich wenig gegen die auch äußerlich stark etablierte Herrschaft Englands. Persien und Afghanistan scheinen an sich und in sich selbst gefestigt und stark genug zu sein, um sich, zumal mit russischer Hilfe, eines gänzlichen Obsiegens der britischen Macht erwehren zu können. Rußland hat gegenwärtig, obschon es seine persische Politik während der ganzen Kriegs- und Revolutionsperiode kaum eingeschränkt hat, doch an Prestige bedeutend verloren. Die Engländer haben gehofft, unmittelbar das Erbe dieses Verlustes antreten zu können: da erscheint ihnen denn das Auftreten eines deutschen Konkurrenten in der persischen Machtsphäre doppelt empfindlich und läßt es ingrimmig in den britischen Blättern aufrauschen. Wir aber sollen uns dadurch weder unsicher machen, noch zurückschlagen lassen. Unser Handel und unser Kapital, unsere Verkehrsgesellschaften und unsere Industrie mögen neue Absatzwege und neue Märkte und Anlagewerte in jenen Ländern suchen und finden, unbekümmert um den Neid derjenigen, die schon vor ihnen in jenen Breiten sich festgesetzt hatten und mächtiger sind; sie mögen überzeugt sein, daß aus solchen Unternehmen politische Konflikte nach der ganzen Konstellation kaum entstehen können, daß aber für den Fall solcher Konflikte der Schutz des Deutschen Reiches entschlossen und machtvoll hinter ihnen stehen wird.

Der ferne Osten.

Seine Geschichte, seine Entwicklung in der neuesten Zeit und seine Lage nach dem japanischen Kriege.

So lautet der Titel eines Werkes, das vor kurzem erschienen, unsern Mitarbeiter, den General C. von Zepelin zum Verfasser und in der Deutschen Presse eine außerordentlich wohlwollende Beurteilung erfahren hat.*)

*) Das Werk bildet die freilich von ganz neuen Gesichtspunkten aus geschriebene Fortsetzung des Sammelwerkes „Rußland in Asien", das den verstorbenen General Krahmer, auch ein schätzenswertes Mitglied unserer Gesellschaft, zum Verfasser hatte. Es ist erschienen bei Zuckschwerdt in Berlin, zum Preise von 6,50 Mark.

Aus diesem Grunde schien es der Leitung unserer Zeitschrift erwünscht, ihren Lesern ein Bild des reichen Inhaltes zu geben und auf diese neue Quelle für die Kenntnis des östlichen Weltteiles hinzuweisen.

Die Ereignisse der neuesten Zeit haben den Teil des östlichen Asiens, den man als den „Fernen Osten" den Dalnij Wostok der Russen zu bezeichnen pflegt, in den Vordergrund des politischen Interesses gerückt.

Die Umgrenzung dieses weiten Gebietes ist — dies

ist besonders hervorzuheben — sehr verschieden, je nach dem Standpunkte der Nationen und der Männer der Wissenschaft.

Im allgemeinen versteht man unter ihm die Mandschurei, jene östlichste Provinz Chinas, in der die Wiege seiner regierenden Dynastie stand, das russische Amurgebiet nebst dem östlichen Sibirien, Transbaikalien und Sachalin eingeschlossen, zuweilen auch im politischen Sinne Japan und Korea.

Es sind also die Länder, welche in den politischen und kriegerischen Wirren seit dem Beginn dieses Jahrhunderts mehr oder weniger in Mitleidenschaft gezogen wurden und, sei es als Kriegsschauplatz, sei es als Basis der auf diesem operierenden Armeen und Flotten, eine Rolle in der Geschichte spielten. Endlich bezeichnet man in Rußland aber mit dem Namen „Ferner Osten" auch wohl nur das russiche Ostasien im engeren Sinne, d. h. mit Ausnahme Sibiriens, dessen Provinzen sich freilich auch bis an die Ostgrenzen Asiens, an das nördliche Eismeer und den nördlichen Stillen Ozean erstrecken.

Dies Gebiet hat auch wohl Sievers in seiner 1904 erschienenen 2. Auflage des Bandes „Asien" der „allgemeinen Länderkunde" im Auge, wenn er auf Seite 79 dieses Werkes den „Fernen Osten" ohne nähere Bezeichung der einzelnen zu ihm zu rechnenden Landesteile mit einer Oberfläche von 2994643 qkm und 1286000 Bewohnern anführt.

Es ist diese Namensbezeichnung in der geographischen Nomenklatur nicht alt, aber berechtigt, da sie durch den Sprachgebrauch des 20. Jahrhunderts begründet wurde. Wie schwankend die geographischen Begriffe, wie flüchtig die Umgrenzungen in Ostasien durch die militär-politischen Ereignisse wurden, die sich seit dem Jahre 1895 dort zutrugen, dafür sprach auch, daß Sievers in dem allerdings vor dem letzten russich-japanischen Kriege erschienenen Werke die damals im tatsächlichsten Besitze Rußlands befindliche Mandschurei, obwohl dieselbe staatsrechtlich zu China gehörte und eine chinesische Zivilverwaltung besaß, unter den russisch-asiatischen Besitzungen aufführt. Sahen wir aber nicht auch bald darauf, daß die Mandschurei zum Kriegsschauplatz zweier gegeneinander kämpfender nichtchinesischer Gegner wurde, ohne daß der Souverän des Landes hierbei gefragt wurde.

Will man sich aber ein Bild machen, wie sehr die kriegerischen Ereignisse, welche sich seit dem Jahre 1894 auf dem Boden Ostasiens zutrugen, die geographischen Kenntnisse und die kulturellen Zustände des fernen Ostens erweitert haben, so muß man sich erinnern, daß vor wenigen Jahrzehnten gerade jenes Gebiet zu den am

Damals war der „Ferne Osten" ohne Verkehrsverbindungen nennenswerter Art mit dem kulturellen Westen, getrennt von dem Festlande Europas und den dem Handel und der Kultur mehr erschlossenen Gebieten des eigenen Weltteiles durch die schwach bevölkerten, einen großen Teil des Jahres in Schnee und Eis gebetteten Ebenen Sibiriens und die unwirtsamen Steppen und Wüsten der Mongolei.

Es war naturgemäß, daß dies weite Gebiet daher nur in geringem Maße das Interesse des Geographen, wie des Soldaten und des Kaufmanns auf sich lenkte.

Aus diesem Grunde fehlte es der Geographie auch sehr an zuverlässigen Quellen, die seine Kenntnis weiten Kreisen zu vermitteln vermochten.

Mit einem Schlage änderte sich dies seit dem Jahre 1894 wo das aufstrebende Japan, daß selbst erst vor wenigen Jahrzehnten aus seiner Abgeschlossenheit herausgetreten war, auf dem asiatischen Festlande erschien und China besiegte.

Der bisher so unbekannte und unbeachtete „Ferne Osten" wurde von nun ab zum Schauplatz weltbewegender Ereignisse, die das Antlitz Asiens völlig veränderten.

Er wurde aber auch in nie geahnter Weise mit den Kulturländern der alten Welt verknüpft.

Der große asiatische Überlandschienenweg mit seinen Abzweigungen auf Port Arthur, Dalny und Wladiwostok, die Gründung der Häfen des fernen Ostens und der dem Verkehr zur See dienenden Dampfergesellschaften waren es, die diesen in ungeahnter Weise förderten und im eigentlichsten Sinne des Wortes Kulturträger wurden.

Die Jahre 1900 bis 1905 führten die russischen und japanischen Heere bis in das Herz der Mandschurei. Den Heeren und den Schienenwegen folgte der Handel und das Gewerbe, der Geograph und Topograph bis in Gegenden, in die seit Jahrhunderten nur selten ein Europäer seinen Fuß gesetzt hatte. Europäische Städte entstanden nicht nur in Port Arthur und Dalnij, sondern auch — als Niederlassungen neben der Chinesenstadt — in Inkou (Njutschwang), Charbin und anderen Orten. So wurden die Kriege der Jahre 1900 und 1904/05 Veranlassung auch zu einer kulturellen Veränderung des fernen Ostens, wie sie bis dahin der Boden Asiens in einer so kurzen Spanne Zeit noch niemals erlebt hatte.

Aus allen diesen Gründen konnte es nur dringend erwünscht sein, ein möglichst lebensvolles Gesamtbild des fernen Ostens in seiner heutigen Gestalt sowie eine Darstellung seiner Entwicklungsgeschichte zu geben.

Dieser Aufgabe unterzog sich General von Zepelin. Der vorliegende Teil seiner Arbeit enthält die Geschichte des fernen Ostens bis 1906, eine Schilderung der Geschichte, der Entwicklung sowie des heutigen Zustandes von Port Arthur und Dalnij und endlich der Verbindungen der Mandschurei und des Amurbezirks mit Europa und der Verkehrsverhältnisse im Innern.

Hierbei hat auch die Geschichte und die Leistungen der russisch-asiatischen Eisenbahnen während der kriegerischen Ereignisse der Jahre 1900 und 1904/1905 eine sehr eingehende Darstellung erfahren.

Kartographische Beilagen ergänzen den Text.

Die nächsten Teile, von denen der erste vielleicht schon in diesem Jahre erscheinen wird, sollen den Amurbezirk, das Küstengebiet, Sachalin, die Mandschurei und Transbaikalien schildern, und zwar auf Grund von neuesten, teilweise bisher noch unbekannten Quellen. Sie dürften in dankbar anzuerkennender Weise zur Kenntnis des fernen Ostens beitragen.

C. v. Z.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Zollbehandlung der von Handlungsreisenden eingeführten Muster in der Türkei.

Schon durch eine Zirkularnote der hohen Pforte an die fremden Missionen vom 9. März 1906 waren die Mustersendungen den Transitwaren insofern gleich gestellt, als von dem zu hinterlegenden Einfuhrzolle von 8 v. H. des Wertes bei der nachweislich binnen sechs Monaten erfolgten Wiederausfuhr 7 v. H. zurückerstattet wurden. Dieser Betrag konnte jedoch bisher nur von dem Einfuhrzollamte zur Auszahlung gelangen, woraus sich erhebliche Schwierigkeiten ergaben, sobald die Wiederausfuhr über ein anderes Zollamt erfolgte. Dieser Übelstand wird durch die über die Behandlung der Mustersendungen neuerdings erlassenen Bestimmungen beseitigt, so daß fortan jedes Ausfuhrzollamt in der Lage ist, die Rückerstattung der $^7/_8$ des beim Einfuhrzollamte hinterlegten Betrags vorzunehmen.

Bei Gold- und Silberwaren, für die im Jahre 1901 der Wertzoll von 8 v. H. durch besondere Zollsätze ersetzt worden ist, und die deshalb von der Anwendbarkeit der allgemeinen Vorschrift über die Hinterlegung des Zolles ausgeschlossen sind, findet eine Zurückerstattung des Zolles nicht statt. Die neuen Vorschriften bestimmen folgendes:

Der Handlungsreisende hat mittels unverlöschbarer Tinte zwei vorgedruckte, von der Zollstelle zu liefernde Erklärungen auszufüllen, worin Art, Nummern, Menge und Zeichen der Umschließungen sowie sonstige Einzelheiten bezüglich der einzuführenden Waren anzugeben sind; es darf von jeder Warengattung nur ein Stück vorhanden sein. Von den übergebenen Erklärungen behält die Zollstelle eine zurück, die andere erhält der Einführer. Die ausgefertigten und von den Einführern unterzeichneten Erklärungen werden geprüft, mit den vorgeführten Waren verglichen und demnächst in besondere Bücher eingetragen. Darauf wird der Wert der Waren geschätzt und der darauf ruhende Zoll erhoben; der Beteiligte erhält darüber eine auch die Nummer und den Tag der Erklärung enthaltende Empfangsbescheinigung. Demnächst wird jedes Stück der Warenmuster oder solche Stücke zusammen, deren Tarifierung und Zusammenfassung möglich ist, oder endlich der Hauptbestandteil bei Gegenständen, die wie Nähmaschinen usw. mehrere Zubehörteile haben, mit Bleien versehen. Hierauf wird die Entnahme aus dem Zollamte gestattet. Eine Gebühr von 10 Para für jedes Stück wird für das Prägen der Bleie erhoben, sofern die Beteiligten nicht selbst die erforderlichen Bleiformen liefern. Der Handlungsreisende kann sich nun während des eingangs erwähnten Zeitraums in ein anderes Land begeben; er muß aber der in Betracht kommenden Zollstelle das Stück der Erklärung, das sich in seinem Besitze befindet, sowie die Bescheinigung, die ihm von der ersten Eingangszollstelle übergeben ist, zur Prüfung vorlegen. Der Austritt wird nur gestattet, wenn festgestellt ist, daß sich in der Sendung keine Gegenstände befinden, die nicht in der Erklärung enthalten, mithin nicht plombiert sind. Im Falle der Entdeckung solcher in der Erklärung nicht aufgeführter und nicht plombierter Waren werden die darauf ruhenden Zollgefälle erhoben. Werden die Waren vor Ablauf der Frist von sechs Monaten, vom Tage der Einfuhr ab gerechnet, bei irgend einer Zollstelle des Reichs zur endgültigen Wiederausfuhr nach dem Herkunftsland oder einem anderen fremden Lande gestellt, so müssen die Beteiligten ebenfalls die in ihren Händen befindliche Erklärung und die Bescheinigung vorlegen. Die Waren werden geprüft und dabei einzeln mit der Erklärung verglichen. Ist Übereinstimmung vorhanden, so werden die Zollbeträge für die vorhandenen Stücke berechnet und erstattet. Die Erklärung sowie die Bescheinigung werden eingezogen und der Generaldirektion der indirekten Abgaben eingesandt.

Muster ohne Wert, die keinen selbständigen Gebrauch zulassen, sind weder zollpflichtig noch den Vorschriften der Sicherstellung unterworfen. Auf Bijouterien und Luxusgegenstände aus Gold und Silber finden die Bestimmungen keine Anwendung. (Moniteur offiziell).

Zweifelhafte Firma in Konstantinopel.

In einem bei der schwedischen Regierung eingegangenen Bericht ihres Vertreters in Konstantinopel werden Exporteure davor gewarnt, mit dem dortigen Importagenten A. G. Raymondi in Verbindung zu treten.

(Svensk Export).

Russisches Asien.

Der Baumwollanbau in Mittelasien.

Im Ferghanagebiet ist man mit der Aussaat der Baumwolle beschäftigt. Im Syr-Darjagebiet, wo in einzelnen Gegenden die Saat schon aufgegangen, ist ihr Aussehen vollkommen befriedigend, und der in letzter Zeit niedergegangene Regen wird zum schnellen Aufgehen aller Saaten in nächster Zeit beitragen. Übrigens verläuft der Frühling in diesem Jahr im Ferghanagebiet nicht überall gleichmäßig. Nach einigen warmen Tagen, die einen früheren Eintritt des Frühlings schon im März anzukündigen schienen, fiel ganz unerwartet Schnee, der die Bearbeitung der ohnehin schon ziemlich nassen Felder noch auf etwa zwei Wochen verzögerte.

Infolge der vorteilhaften Unterbringung der vorjährigen Ernte und des Überflusses an Wasser kann man eine Erweiterung der Anbaufläche in diesem Jahre annehmen, allerdings dürften die ungewöhnlich hohen Preise, die für das Saatgut gezahlt werden müssen, einer bedeutenden Zunahme des Areals hinderlich sein.

Das kürzlich eröffnete Börsenkomitee führt energisch verschiedene Verbesserungen im Handelsleben Turkestans ein. Seine besondere Fürsorge ist auf Baumwolle gerichtet. Gegenwärtig ist das Börsenkomitee mit der Einführung einer regelrechten Sortierung der turkestanischen Baumwolle beschäftigt und wird zusammen mit dem Moskauer Börsenkomitee an die Ausarbeitung von Regeln für den Börsenhandel mit Baumwolle gehen, ähnlich wie sie auf den ausländischen Baumwollbörsen bestehen.

In diesem Jahre, wo die russische Baumwolle infolge ihrer guten Qualität sich einer sehr großen Nachfrage erfreut, machen sich die Mängel in dem Eisenbahntransport recht empfindlich bemerkbar. Obgleich z. B. Baumwolle

aus Taschkent in 14 Tagen nach St. Petersburg gelangen kann, kommt es doch nicht selten vor, daß Baumwolle aus dem Gebiet Samarkand über Krasnowodsk vier Monate unterwegs ist und die Baumwollhändler durch den sehr langen Transport sehr bedeutende Verluste erleiden, obwohl die Transportkosten über Krasnowodsk sich erheblich billiger stellen. Es ist daher nicht zu verwundern, daß die Orenburg-Taschkenter Eisenbahn sich besonderer Sympathien bei Warenversendern erfreut, trotzdem der Verkehr auf dieser Linie häufig infolge von Unterwaschungen des Bahnkörpers unterbrochen wird.

In St. Petersburg hat das bei der Hauptverwaltung für Landwirtschaft kürzlich neu organisierte Komitee für Baumwollbau seine Tätigkeit begonnen. Bei diesem Komitee beabsichtigt man, alle Nachrichten und Auskünfte über die augenblickliche Lage der Baumwollindustrie sowohl in Rußland als auch im Auslande zu sammeln.

(Nach Torg. Prom. Gaz.)

Die Lachsfischerei in Alaska im Jahre 1906.

Die Lage der Lachsfischerei und der vom Lachsfang abhängigen Industrie in Alaska war im Jahre 1906 im allgemeinen günstig. An Lachskonservenfabriken waren 47 im Betrieb gegenüber 55 im Vorjahre, an Lachssalzereien 22 gegenüber 18. Trotzdem 8 Konservenfabriken geschlossen wurden, war die Produktion an Büchsenlachs und anders zubereiteten Fischen etwas größer als 1905. An Büchsenlachs wurden 1889015 Kisten mit 48 Pfundbüchsen zum Versand gebracht, an gesalzenem Lachs 18881 Fässer, sodaß die Gesamterzeugung 2059119 Kisten mit 48 Pfund Lachs gleichkam, während die vorjährige sich auf 2012928 Kisten stellte. Mehr als 26½ Millionen Lachse, darunter reichlich drei Viertel Rotlachse, gelangten zur Verarbeitung. Der Marktwert aller Erzeugnisse der Lachsfischerei stellte sich auf 6563655 $ und blieb infolge der gefallenen Preise für bessere Sorten Büchsenlachs um reichlich 1000000 $ hinter dem vorjährigen zurück.

Übertretungen der Vorschriften zum Schutze des Lachsbestandes kamen nur in ganz unwesentlichem Umfange vor. (Nach Report of the Secretary of Commerce and Labor.)

Russland. Einfuhr persischer Waren ohne Vorlegung von konsularischen Attesten.

Gemäß einem vom Kaiser unter dem 26. Oktober 1906 bestätigten Gutachten des Ministerrats ist die Einfuhr von baumwollenen, wollenen und seidenen Geweben sowie Strumpfwaren und wollenen Teppichen über die türkische Grenze in Transkaukasien gestattet, ohne daß der türkische Ursprung dieser Waren durch die im Tarif B. zur russisch-persischen Erklärung vom 27. Oktober 1901 vorgeschriebenen konsularischen Atteste nachgewiesen wird. (Russische Gesetzsammlung.)

Indien und Australasien.

Die Bakovenkultur in Surinam.

Schon lange bevor die sogenannte Krüllotenkrankheit ihren verderblichen Einfluß auf die Kakaokultur fühlen ließ, wurde durch maßgebende Persönlichkeiten in Surinam auf die Gefahr der bisherigen Gepflogenheit hingewiesen, den Ertrag des Landbaues hauptsächlich von nur einem Produkte abhängig zu machen. Die Krisis in der Kakaokultur, eine Folge des epidemischen Auftretens der Krüllotenkrankheit, hat diese Gefahr auf empfindliche Weise dargetan. Der Landbau Surinams schien dem Untergange nahe.

Nach Jahren des Kampfes gegen das fortwuchernde Übel war die Gefahr nahe, daß die Plantagen nach und nach völlig aufgegeben und der Verwilderung überlassen werden würden. Ein in Gebäuden und Eindeichungen angelegtes Kapital von Millionen würde damit verloren gegangen sein. Dieser kritische Zustand öffnete endlich die Augen der Beteiligten. Man begriff, daß die Einführung neuer Kulturen dringend nötig war.

Jedoch die Mittel waren durch den Kampf mit der Kakaokrankheit erschöpft. Ein Ersuchen um finanzielle Unterstützung zum Fortsetzen des Kampfes wurde durch das Gouvernement abgewiesen, wobei man mit Recht anführte, daß nicht mit Sicherheit zu sagen wäre, ob die Krankheit der Kakaokultur zu Ende käme und mit welchen finanziellen Mitteln des Gouvernements geholfen werden könnte. Darauf wurde der Gedanke reif, mit Hilfe des Gouvernements neue Kulturen anzulegen. Schon lange hatte sich die Aufmerksamkeit auf die günstigen Resultate bei der Verschiffung von Bakoven (Bananen) von den Britisch-Westindischen Inseln gerichtet. Nun meinte man aber in Surinam, daß die Kolonie in zu großer Entfernung von den Vereinigten Staaten und von Europa liege, um Bakoven in frischem Zustande dorthin verschiffen zu können. Durch die Landbauprobestation wurden im Laufe des Jahres 1904 Proben vorgenommen, und diese bewiesen, daß der Abstand kein Hindernis der Verschiffung bildete.

Die erste öffentliche Besprechung der Einführung der Bakovenkultur mit finanzieller Unterstützung des Gouvernements wurde in einem Hauptartikel der Zeitung „Onze West" vom Oktober 1904 gedruckt. — In derselben Zeitung wurde wenig später vorgeschlagen, unter Beifügung eines genauen Kostenanschlages eine Petition an den Gouverneur zu richten wegen finanzieller Hilfe für die Bakovenkultur. — Dieser Gedanke wurde durch die Vereeniging voor den grooten Landbouw aufgenommen in einer Versammlung Ende Oktober 1904. Die Petition mit dem Kostenanschlage wurde von der Vereinigung im Januar 1905 eingereicht.

In der Zwischenzeit wurden Schritte getan, um junge Pflanzen von der vorteilhaftesten Sorte Bakoven, hauptsächlich Gros-Michel oder Bananen-Bakoven, von Jamaika kommen zu lassen, und zwar durch Privatleute sowohl als auch durch das Gouvernement.

Im April 1905 reichte der Gouverneur bei der Volksvertretung einen bedeutungsvollen Entwurf ein, in welchem vorgeschlagen wurde, durch Vorschüsse auf die Arbeitskosten zum Anpflanzen von 3000 ha mit Bakoven anzuregen, um dadurch den Landbau vor drohendem Untergange zu bewahren, und namentlich die bestehenden Plantagen instand zu erhalten.

Der Entwurf wurde durch die Volksvertretung (die Kolonialen Staaten von Surinam) mit allen Stimmen angenommen in der Sitzung vom Juli 1905.

In der Zweiten Kammer der Generalstaaten in Holland fand der Entwurf keine ungeteilte Zustimmung, und erst nach langen Debatten wurde er im Dezember 1905 mit 65 gegen 8 Stimmen angenommen, aber unter dem aus-

drücklichen Vorbehalt, daß das Geld nicht eher dürfe gebraucht werden, bis die Verschiffung und der Verkauf der Früchte richtig geregelt wäre. Einige Tage später wurde auch durch die Erste Kammer der Generalstaaten der Entwurf mit 31 gegen 9 Stimmen angenommen.

Der Koloniale Rat trat nun in Unterhandlung mit dem Koninkl. Westind. Maildienst wegen Verschiffung der Früchte und mit der Ned. Handels-Maatschappy wegen Gewährung ihrer Hilfe bei dem Verkaufe. Die Unterhandlung zwischen dem Rat der Kolonie und dem Kon. West-Ind. Maildienst scheiterte an gewissen Bedingungen, welche diese Gesellschaft wegen der Verschiffung stellen zu müssen meinte. Durch einen Agenten der Ned. Handels My. wurden jedoch in Boston Unterhandlungen angeknüpft mit der United Fruit Company, welche sozusagen das Monopol in den Vereinigten Staaten für den Verkauf von Bakoven hat. Bei diesen Unterhandlungen wurde das Gouvernement von Surinam vertreten durch Dr. C. J. J. van Hall, Inspekteur van den Landbouw in West Indie.

Im März 1906 teilte Dr. van Hall mit, daß die Fruit Comp. im allgemeinen bereit wäre, die Früchte in Surinam anzukaufen, und einen Stellvertreter schicken würde, um den Zustand in Surinam kennen zu lernen, sowie die Unterhandlungen mit dem Gouvernement von Surinam fortzusetzen. Der Stellvertreter der Fruit Com. besuchte verschiedene Plantagen der Kolonie, und es wurde ein Kontrakt entworfen, welcher später beinahe unverändert durch beide Parteien angenommen wurde. Nach diesem Kontrakt werden die Früchte gegen feste Preise, die saisonweise geändert werden können, in Paramaribo gekauft, und die Verschiffung findet für Rechnung und Risiko der Fruit Comp. statt. Es scheint, daß die Fruit Company auf Drängen der Holländischen Regierung mit dem Kon. West-Ind. Maildienst eine Übereinkunft getroffen hat wegen Verschiffung der Bakoven.

Nachdem so dem Vorbehalt der Zweiten Kammer entsprechend der Verkauf und die Verschiffung der Bakoven geregelt war, konnte der Gouverneur von Surinam im August 1906 bekannt machen, daß der Gesetzentwurf über die Bakovenkultur mit dem 11. August 1906 als Gesetz in Kraft trete.

Von seiten der interessierten Plantagenbesitzer wurden gegen die Bedingungen, unter welchen die Gouvernementsunterstützung verliehen werden sollte, zahllose Beschwerden eingebracht. Das Gouvernement kam den geäußerten Beschwerden so viel wie möglich entgegen. Jedoch kostete es große Mühe, die Pflanzer zu bewegen, sich zu verbinden, um die geforderte Fläche in Kultur zu bringen. Verschiedene Male schien es, als ob die Sache wegen nicht genügender Teilnahme der Interessenten scheitern würde.

Im ganzen haben sich nunmehr 30 Plantagen verbunden, um in drei Jahren mehr als 3000 ha mit Bakoven in Kultur zu bringen. Der größte Teil des Anbaues geschieht mit finanzieller Unterstützung des Gouvernements. Einzelne Plantagen arbeiten mit eigenen Mitteln.
(Bericht des Kais. Konsuls in Paramaribo vom Februar 1907).

Der Waggonmangel in Britisch-Indien

ist andauernd sehr groß. Zur Beseitigung der sich dadurch auf das empfindlichste bemerkbar machenden Verkehrsstörungen hat die Indian Mining Association die Gründung einer Filiale in London beschlossen, welche sich besonders mit dieser Frage befassen soll. Die East Indian Railway Co. hat zur Beseitigung des Übelstandes die Genehmigung zur Vergrößerung ihres Bestandes an rollendem Material um 1000 Waggons jährlich über die normale Beschaffung hinaus in Antrag gebracht. — Nach einem Bericht des belgischen Konsuls in Calcutta sind im indischen Budget für 1907/08 im ganzen 56810000 Rupien für Zwecke des Ankaufs von rollendem Material (etwa 300 Lokomotiven, 2000 Personenwagen und 7400 Güterwagen) vorgesehen. Nach Ansicht des Konsuls dürfte das India Office, wenn es im Interesse des Verkehrs auf schleunige Lieferung des Materials dringen sollte, sich genötigt sehen, einen Teil der Bestellungen im Auslande zu plazieren; es dürfte daher für Interessenten sich empfehlen, mit dem India Office in London in Verbindung zu treten.

Aussichten der indischen Weizenernte 1906/1907.

Das zweite Memorandum über die gesamte Weizenernte Britisch-Indiens für die Saison 1906/07 ist unter dem 14. März 1907 veröffentlicht worden. Die Schätzungen, die diesem Berichte zugrunde liegen, umfassen ein Areal, das 90% der gesamten in Britisch-Indien unter Weizenkultur stehenden Fläche ausmacht. Hiernach wird das in der laufenden Kampagne mit Weizen bestellte Areal Britisch-Indiens auf 25469800 Acres veranschlagt, was dem Vorjahr gegenüber einem Mehr von 1856700 Acres gleichkommt. An dieser Anbausteigerung ist Britisch-Indien zum weitaus größten Teile, nämlich mit 1854400 Acres, beteiligt, während auf die Native States, deren Gesamtareal auf 1350200 Acres geschätzt wird, nur ein Mehr von 2300 Acres entfällt.

Was den Stand der Weizensaaten anbetrifft, so hat die Meldung von dem Vorkommen von Rost in den Vereinigten Provinzen, welche fast 28% des gesamten Weizenareals Britisch-Indiens aufzuweisen haben, Beunruhigung hervorgerufen; außerdem liegen auch aus einigen Distrikten Nachrichten über die Beschädigung der Saat durch Dürre und Hagelschlag vor. Im übrigen ist der Stand der Weizenfelder günstig zu nennen.

Ostasien.

Eisenbahnbauten auf Kiushiu (Japan).

Fast das gesamte Eisenbahnnetz der Insel Kiushiu gehört einer Privatgesellschaft, der Kiushiu Tetsudo Kaisha. Dieselbe hat, wie bei einem Privatunternehmen natürlich, sich auf den Bau solcher Strecken beschränkt, bei denen eine gute Verzinsung des darin investierten Kapitals vorauszusehen war. So ist es gekommen, daß die größere östliche Hälfte der Insel noch jetzt fast keine Bahnstrecken aufweist und daß ausgedehnte, zum Teil wohlhabende Provinzen in ihrer Entwickelung zurückgeblieben sind.

Diesem Übelstande wird nun die japanische Regierung, die im Jahre 1907 auch die private Kiushiubahn verstaatlichen will, durch größere Bahnbauten abhelfen. Nach glaubwürdig erscheinenden Zeitungsnachrichten plant das japanische Verkehrsministerium auf Grund längerer Vorarbeiten die folgenden drei Linien:

1. Von Kumamoto über Otsu, Takeda, Inugai nach Oita, dem voraussichtlichen Endpunkt der Kiushiubahn. Die Strecke ist 134,4 km lang und soll 33495000 M. kosten, also 249219 M. pro km. Sie durchschneidet die Insel etwa von Westen nach Nordosten.

2. Von Oita über Nobeoka nach Miyazaki, 193,6 km lang. Die Strecke soll 39639600 M. kosten, also 204741 M. pro km.

3. Von Miyazaki nach Yoshimatsu, einer Station an der im Bau begriffenen Regierungsbahn Kagoshima-Yatsushiro. Die Strecke ist 75,2 km lang und soll 13944000 M. kosten, also 185426 M. pro km.

Die beiden letzten Strecken bilden den Schluß in einem großen Eisenbahnring, der meist an dem Rande der Insel entlang läuft.

Die vorstehenden Bahnen waren im wesentlichen bereits vor 16 Jahren als Linie der zweiten Periode geplant. Doch waren die damals in bezug auf Länge und Kosten gemachten Veranschlagungen ganz oberflächlich und für die Ausführung wertlos.

Bemerkenswert ist das hohe Anlagekapital der neuen Bahnen. Es beträgt auch für die unter drei genannte billigste Strecke pro km etwa das Doppelte des kilometrischen Anlagekapitals der Kiushiubahn, das sich am 1. April 1899 nur auf 94750 M. bezifferte. Der Grund für diese erhebliche Steigerung der Baukosten ist hauptsächlich darin zu suchen, daß alle drei Linien gebirgige Gegenden durchschneiden und daß die dabei notwendig werdenden Tunnels, Brücken, Dämme usw. große Summen verschlingen. In zweiter Linie werden die Bauten auch verteuert durch die Preissteigerung aller Lebensmittel, Arbeitslöhne und Baumaterialien, die bereits seit Jahren anhält und durch den letzten Krieg beschleunigt ist.

(Bericht des Kais. Konsulats in Nagasaki.)

Projektierte Ausstellung in Tokio (Japan).

Die japanische Regierung hat im Prinzip beschlossen, im Jahre 1912 eine halbinternationale Ausstellung in Tokio zu veranstalten. Zur Erledigung der Vorarbeiten ist eine Kommission eingesetzt worden, an deren Spitze Herr Wada Hikojiro, Vizeminister im Ministerium für Handel und Landwirtschaft, steht. Die Kosten für die eigentliche Ausstellung sind vorläufig auf rund 10 Millionen Yen veranschlagt; für Nebenarbeiten sollen noch 7 Millionen Yen aufgewandt werden.

Die Ausstellung soll nach dem bisherigen Plan umfassen: Gewerbe, Technik, Maschinenwesen, Landwirtschaft, Gartenbau, Viehzucht, Minenwesen, Fischfang, Kunst und Unterricht. Fremde Aussteller sollen in den zu errichtenden Gebäuden für Technik, für Maschinenwesen und für Unterrichtswesen auf Antrag Platz angewiesen erhalten; beabsichtigen sie, die Ausstellung mit Gegenständen anderer Ausstellungszweige zu beschicken, so soll ihnen im Ausstellungsgelände Grund und Boden zur Errichtung eigener Pavillons zur Verfügung gestellt werden. Darüber, ob die Beteiligung fremder Länder in der Form gestattet werden soll, daß denselben Platz zur Errichtung eigener Ausstellungsgebäude behufs Veranstaltung einer Kollektivausstellung angewiesen wird, sind Beschlüsse noch nicht gefaßt. Indessen beabsichtigt man, den Wünschen der Aussteller in weitgehendstem Maße entgegenzukommen. Im Budget für das Jahr 1907/08 hat die Regierung die nötigen Mittel zur Weiterführung der vorbereitenden Arbeiten und eine erste Baurate beantragt. Sobald das Parlament dem Ausstellungsprojekt prinzipiell seine Zustimmung gegeben und diese Mittel bewilligt haben wird, soll der Ausstellungsplan genauer ausgearbeitet werden, und man hofft, noch im Laufe des Jahres 1907 in der Lage zu sein, die Einladungen zur Beteiligung an der Ausstellung zu verschicken.

Japan. Hafenregulativ für Nagasaki.

Für den Hafen von Nagasaki ist unterm 16. November vorigen Jahres ein neues Regulativ erlassen worden, das in englischer Übersetzung durch den Verlag „Toyusha“ Print. Nagasaki, bezogen werden kann.

Ausschreibungen.

Hafenbau in Karachi (Britisch Indien).

Dem „Indian Trade Journal“ zufolge haben „die Trustees of the Karachi Port Trust“ bei der Regierung die Genehmigung zur Aufnahme einer Anleihe hauptsächlich zu Hafenbauzwecken nachgesucht. Es handelt sich hierbei insbesondere um den Ausbau der Werftanlagen, den Bau von Brücken, Warenlagern, Eisenbahnen, Dienstgebäuden und dergl. mit einem gesamten Kostenaufwande von 5650000 Rupien.

Bau einer Strassenbahn in Britisch Burma.

Der Bau einer Straßenbahn von Obo nach dem Zegyo in der Stadt Mandaly ist genehmigt worden.

(Burma Gazette.)

Projektierter Ankauf von Maschinenanlagen durch die Japanische Regierung.

Der New-Yorker Times zufolge bereisen vier japanische Sachverständige gegenwärtig die Vereinigten Staaten von Amerika, Großbritannien und Deutschland zwecks Studium der in Betracht kommenden Verhältnisse und Plazierung einer großen Bestellung in Höhe von 2000000 Lire für Maschinen- und Eisenwerkanlagen. Die Sachverständigen sind bereits von Amerika nach Europa abgereist.

(Bericht des englischen Handelsagenten in den Vereinigten Staaten von Amerika).

Russische Waggonbestellungen.

Das Russische Verkehrsministerium beabsichtigt nach einer Mitteilung des österreichisch-ungarischen Generalkonsulats in Petersburg, im Jahre 1907 folgende Bestellungen zu vergeben: 1000 Güterwaggons (System Breidsprecher) für den Verkehr ohne Umladung mit den ausländischen Bahnen; 150 Waggons für den Transport von Manganerz auf dem Tschiatulsker Zweige der transkaukasischen Eisenbahnen; 150 Eiswaggons für den Transport sibirischer Butter und ca. 10000 gewöhnliche Güterwaggons und Plattformen von 900 Pud Tragkraft. Ferner wird das Verkehrsministerium bestellen: 20 vierachsige Mixed-Waggons erster und zweiter Klasse, 10 vierachsige Personenwagen zweiter Klasse, 60 Personenwagen dritter Klasse mit Schlafvorrichtungen (System Günsburg) und acht vierachsige Gepäckwagen.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin.
Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen – Berlin SW. 68

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft

1907, Juni. No. 9. VI. Jahrgang.

Von der ersten parlamentarischen Studienreise nach Ostasien.

Von Oberst z. D. A. Janke.

I.

In dem Bestreben, die Kenntnis unserer Kolonien zu verbreiten und namentlich den Reichstagsmitgliedern Gelegenheit zu bieten, dieselben durch eigenen Augenschein kennen zu lernen, hat Seine Hoheit der Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg-Schwerin als Präsident der Deutschen Kolonialgesellschaft i. J. 1905 Kolonialreisen nach Togo und Kamerun, i. J. 1906 nach Ostafrika und Ostasien veranstaltet. Zur letzteren hatten sich von 398 Mitgliedern des Reichstags trotz des großen Entgegenkommens, welches der Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd, Dr. Wiegand, bewies, nur vier Mitglieder entschlossen. Der Ostasiatische Lloyd, welcher in Shanghai die deutschen Interessen auf das wirksamste vertritt, bemerkt in No. 39 vom 28. September 1906 hierzu: „Wie oft haben wir auf die Notwendigkeit hingewiesen, daß das Deutsche Reich sich seine Arbeit an dem großen Erziehungswerk sichere, das in China zu leisten ist! Als die chinesische Auslandskommission in Berlin war, da hieß es, daß sie zum Preußischen Kultusministerium in engere Beziehungen getreten sei, und bei einer eingehenden Besprechung dort sei die Frage einer intensiven deutschen Beteiligung an den Kulturbestrebungen in China der Verwirklichung wesentlich näher gebracht worden. Seitdem sind 4 oder 5 Monate ins Land gegangen, ohne daß die Beteiligung Deutschlands zu erkennen ist. Wir können nicht umhin zu finden, daß man in Deutschland immer sehr schnell mit Worten bereit ist, daß die Tat aber recht lange auf sich warten läßt. Fast jeder Brief, der uns neuerdings von Deutschland zugeht, spricht von der vollständigen Chinamüdigkeit, die sich dort geltend macht. Die an der Entwicklung Chinas interessierten Kreise in Deutschland scheinen zu glauben, mit dem glänzenden Empfang der chinesischen Auslandskommission für die Förderung der Beziehungen zu China mehr als genug getan zu haben. War es nicht bezeichnend genug für die in Deutschland herrschende Stimmung, daß sich, obwohl China in den letzten zehn Jahren das Budget des Deutschen Reiches mit mehr als zweihundert Millionen Mark (von den dreihundert Millionen Ausgaben oder Auslagen für die Expedition von 1900 gar nicht zu sprechen) belastet hat, von rund vierhundert Reichstagsabgeordneten nicht mehr als vier sich haben entschließen können, die Studienreise nach Ostasien anzutreten, für die der Präsident der Kolonialgesellschaft in der Lage war, zwanzig Fahrkarten zur Verfügung zu stellen! Mit dieser Chinamüdigkeit werden wir keine Fortschritte machen. Wir werden auch hier wieder, wie schon so oft auf der Welt, zu spät kommen und anderen überlassen, was wir hätten haben können."

Die Reichtagsabgeordneten von Böhlendorf-Kölpin (konservativ) und Kreisrat Dr. Wallau (nationalliberal), denen sich infolge besonderer Verwendung Seiner Hoheit der Verfasser anschließen durfte, traten am 19. Juli 1906 die Fahrt von Hamburg mit dem Reichpostdampfer „Prinz Heinrich" an. In Genua traten am 1. August die Reichstagsabgeordneten v. Riepenhausen-Crangen (konservativ) und Amtsrichter Dr. Lucas (nationalliberal) hinzu. Auch der Gouverneur des Schutzgebietes Kiautschou Admiral Truppel bestieg hier das Schiff zur Rückreise und war uns durch seine Kenntnis von Ostasien von großem Nutzen. Dank dem liebenswürdigen Entgegenkommen des Generaldirektors Dr. Wiegand war die Unterbringung auf dem Schiff eine vorzügliche; auch waren die sämtlichen Agenten des Norddeutschen Lloyd in den von uns berührten Hafenstädten angewiesen, uns in jeder Beziehung behilflich zu sein. Das Auswärtige Amt hatte ebenso die Gesandtschaften und Konsulate angewiesen, der Studienkommission ihre Aufgabe nach Möglichkeit zu erleichtern.

Am 6. August wurde Port Saïd erreicht, wo der Deutsche Konsul Bronn die Kommission empfing und mittels Barkasse durch Hafen und Eingang des Kanals geleitete, wobei das deutsche Kohlendepot eingehend besichtigt wurde. Die Kohleneinnahme geht außerordentlich schnell vor sich. Die deutschen Schiffahrtsgesellschaften machen Gebrauch davon, so weit sie nicht, wie z. B. die Hamburg-Amerika-Linie, durch Kontrakte anderweitig gebunden sind. Sehenswürdigkeiten bietet der Ort außer den hervorragenden Hafenanlagen, dem Avant Port, den Bassins Ismaïl, du Commerce, de l'Arsénal, Chérif, Abbas Hilmi nicht. Der 53 m hohe Leuchtturm ist einer der höchsten der Welt. Eine westliche Mole von 2250 m und eine östliche von 1600 m Länge sollen den Hafen vor den Versandungen des Nil sichern. In der Mitte der ersten Mole ist dem Erbauer des Suezkanals 1899 ein wohlverdientes Denkmal von Fréminet errichtet worden. Wo damals bei Eröffnung des Kanals 1869 nur einige wenige Häuser standen, befindet sich jetzt eine lebhafte Stadt mit (1897) 42095 Einwohnern (darunter 11322 Europäern), die im Transitverkehr Alexandrien bedeutende Konkurrenz macht. In dem Wiener Geschäft von Arz hat man Gelegenheit, die Tropenausrüstung billig und gut zu ergänzen.

Die Fahrt durch den 160 km langen Suezkanal geht langsam vonstatten und erfordert 16 bis 20 Stunden bzw. noch mehr, wenn Schiffe festgefahren sind. Die Geschwindigkeit darf höchstens 10 km in der Stunde außer in den Seen betragen. Die Tiefe beträgt 9 m, die Breite 60 bis 100 m, am Kanalboden 37 m; ein Ausweichen ist nur in den Seen und an den „gares" möglich, die, an der Eisen-

bahn und dem Süßwasserkanal gelegen, sich durch hübschen Baumwuchs auszeichnen, so daß sie wie Oasen gegenüber der sonst ganz wüsten Gegend erscheinen. Auf den großen Passagierdampfern sieht man über beide Dämme hinüber, so daß die Fahrt trotz ihrer Länge nicht einförmig ist. Häufig sieht man Kamelkarawanen und Beduinenlager. Auch nachts wird mit Scheinwerfern gefahren. Das westliche Ufer ist überall ausgebaut, das östliche wird erst jetzt wenigstens in der südlichen Hälfte mit Steinen belegt, die durch zahlreiche Segelschiffe herbeigeschafft werden.

In Ismaïlia (7000 Einwohner) ist eine Lotsenstation mit 95 Lotsen, 7 kleinen Dampfbooten, 3 Schleppdampfern, 13 Dampfbaggern und 92 Dampfbaggerschiffen. Am Südausgange des Kanals liegt auf einer künstlichen Insel Port Ibrahim, früher Port Tewfik, mit großem Trockendock, Schleusenwerken, Molen, Handels- und Kriegshafen. Die Kais sind mit Bäumen bewachsen und geben dem Ort einen freundlichen Eindruck. An der Avenue Hélène (früher Kai Waghorn) steht ein Denkmal des englischen Leutnants Waghorn, der Lesseps bei seinen Plänen für Herstellung einer Verbindung des Mittel- und Roten Meeres angefeuert hat. Noch 4 km südlich ist die Kanalrinne im Meere fortgeführt, um bei 9 m Tiefe die Reede von Suez zu erreichen. Die eigentliche Stadt Suez mit 17457 Einwohnern (darunter 2174 Europäern) liegt $3\frac{1}{2}$ km landeinwärts. Die Eisenbahn fährt von der Station Terreplein am Port Ibrahim in großem Bogen über eine aus Schlamm und Sandbänken bestehende ebene Fläche zur Stadt. Der Durchfuhrhandel von Suez ist im Abnehmen begriffen. In Suez erfreute uns eine Depesche Seiner Hoheit des Herzogs Johann Albrecht, der gute Reise und erfolgreiche Erfahrungen wünschte.

Die Kanalgebühren sind ziemlich hoch: für die Tonne Nettogewicht 9,5 bei beladenen, 7,15 bei leeren Schiffen, für den Passagier 8,50 Francs. Für einen Reichspostdampfer der Barbarossaklasse mit 1000 Passagieren und 10000 Tons Ladung hat der Norddeutsche Lloyd 87000 Francs zu entrichten. Am meisten beteiligt bei der Durchfahrt sind die Engländer mit 2484 Schiffen i. J. 1905, in zweiter Linie kommen die Deutschen mit 600 Schiffen, es folgen die Franzosen mit 272, die Niederländer mit 219, die Österreicher mit 139 Schiffen. Während bei der englischen Schiffahrt inbezug auf den Tonnengehalt eine Abnahme von 65,9 i. J. 1904 auf 63,6 v. H. i. J. 1905 festzustellen ist, stieg der deutsche Anteil von 14,7 auf 16,1 v. H. Wenn aus obigen Zahlen zu ersehen ist, daß der deutsche Anteil zwar nur $\frac{1}{4}$ des englischen Gesamtverkehrs beträgt, was durch den Vorsprung, den letzterer von alters her in Ostasien besitzt, zu erklären ist, so ist andererseits der machtvolle Aufschwung des deutschen Seehandels auf dieser Linie eine erfreuliche Tatsache.

Während im Westen sich das kahle Atâka-Gebirge bis 831 m erhebt, sahen wir im Osten zwei grüne Flecken, Palmengruppen mit einigen Häusern. Es ist die Oase Ain Mûsa (Mara der Bibel, wo Mirjams Lied gesungen wurde) mit der Mosesquelle, die erste Etappe auf dem Wege zum Sinai, nachdem das Rote Meer durchschritten war, das sich nach Norden und Nordosten etwas weiter in das Land, nach einigen bis an die Bitterseen, erstreckt haben mag; eine wesentliche Änderung scheint jedoch in geschichtlicher Zeit nicht eingetreten zu sein. In der Nähe von Suez finden sich nämlich nördlich und südlich Furten, welche vor Anlage des Kanals zu Fuß oder zu Kamel durchschritten werden konnten. Auf einer derselben, wahrscheinlich der nördlichsten, könnten die Israeliten durch das Rote Meer gezogen sein und zwar zur Zeit starker Ebbe (1—2 m Unterschied gegenüber der Flut) und bei Nordostwind, während das ihnen nachsetzende Heer des Pharao mit seinen 600 Wagen von der Flut bei Südwestwind erfaßt worden wäre. Schleiden (1858) und Brugsch (1875) haben den Durchzug an den Strand des Mittelmeers zwischen Pelusium und Gaza, und zwar auf die schmale Nehrung zwischen ihm auf der linken und dem Binnensee Sirolnis auf der rechten Seite verlegt. Ihnen schließt sich neuerdings Schönfeld*) an.

Die Berge, welche den Golf von Suez einschließen, sind auf beiden Ufern kahl und vegetationslos. Diejenigen der Ostküste nehmen allmählich an Höhe zu, je mehr man sich der Südspitze der Sinaihalbinsel nähert, und gewinnen an Interesse durch die geschichtlichen Erinnerungen, welche sie hervorrufen. Die letzte Station am Schilfmeer war bei der flachen und öden Landzunge Râs Abu Zenime, dem besten Hafen der Küste, wohin — wie noch heute — Straßen führten, um die Erze aus den Bergwerken zu Schiff nach Ägypten zu verladen. Dann kam es zur Schlacht bei Rephidim um 1250 v. Chr., in der die Israeliten die Amalekiter, welche sie am weiteren Vordringen verhindern wollten, besiegten. Man sucht das Schlachtfeld bei El Heswe westlich der noch heute durch ihre Dattelpalmen sich auszeichnenden Oase von Firân, der „Perle des Sinai". Allmählich nähert man sich dem gewaltigen Massiv, welches keilförmig den Raum zwischen den beiden Brüchen des Golfs von Suez und von Akaba ausfüllt. Bei der klaren Luft gewährt dasselbe einen großartigen Anblick. Ob der langgestreckte gezackte Dj. Serbal (2052 m) oder die beiden dreigipfligen Kuppen des Dj. Mûsa (2244 m) dem Berg der Gesetzgebung entsprechen, darüber sind die Gelehrten uneinig. Für ersteren haben sich Lepsius und Ebers, für letzteren Robinson, Burckhardt, Tischendorf, Palmer, neuerdings Schönfeld entschieden. Der höchste Gipfel der Sinaigruppe ist der Dj. Katerin (2602 m); nach ihm kommt der noch weiter südwestlich gelegene Dj. Umm Schomar (2575 m). Die Granitmasse des Sinai fällt mauerartig nach Südwesten ab, wo die Wüstenebene el Kâa die Küste bis zur Südspitze des Râs Mohammed begleitet. Im Südosten ist der Abfall zum Busen von Akaba etwas allmählicher.

Es ist seltsam, daß diese weltverlassene Gegend gerade in der letzten Zeit wieder eine Rolle zu spielen schien, als die Akaba-Frage**) auftauchte und zu einem Konflikt zwischen Ägypten bzw. England und der Türkei zu führen drohte, wenn nicht letztere nachgegeben hätte. Die Engländer beanspruchten alles Land westlich der Linie El Arisch-Tabah und somit auch letzteres als zu Ägypten gehörig. Es wird nicht lange mehr dauern, dann ist auch diese Gegend in den modernen Verkehr mit hineingezogen. Die Mekka-Pilgerbahn (chemin de fer Hamidié de Hedjas), die ein charakteristisches Zeichen für die Glaubenskraft des Islam liefert und außer der religiösen auch politische und militärische Bedeutung für die Türkei hat, ist mit ungewohnter Energie bereits bis Maan fertig gestellt. Dieses liegt nur 120 km von Akaba entfernt, wohin eine Kunststraße angelegt wird. Diese soll zur Herbeischaffung von

*) Vgl. Schönfeld, die Halbinsel Sinai und ihre Bedeutung. Berlin 1907.

**) Vgl. Schriften der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft. Heft 4. Grießbauer. Die internationalen Verkehrs- und Machtfragen an den Küsten Arabiens. Berlin 1907.

Material und Proviant für die Fortsetzung der Bahn dienen. Ob sie durch eine Zweigbahn ersetzt werden wird, ist wohl nur eine Frage der Zeit, da die Türkei bestrebt sein muß, für ihre Truppentransporte nach Yemen vom Suezkanal unabhängig zu sein. England sucht dies zu hintertreiben. Akaba liegt an der Stelle des alten el Paran, später Elat oder Aila, Aelana genannt und bekannt als alter Handelsort und Standort der X. Legion zur Römerzeit. In der Nähe lag der andere wichtige Handelshafen Ezeongeber, wo Salomo die nach Ophir bestimmte Handelsflotte erbauen ließ. Von Maan aus wird die Bahn über Tebuk (890 m), Medina (870 m), Mekka (400 m) erreichen und mit der Hafenstadt Dschidda, später vielleicht auch mit Sana und Hodeida verbunden werden.

Nach Passieren der Djubalstraße kamen wir in das eigentliche Rote Meer, das gefürchtet ist wegen der auf ihm herrschenden Hitze. Sie stieg im Schatten bis auf 35° C. und soll zuweilen 40° und darüber erreichen. Auch nachts in den Kabinen blieben trotz elektrischer Ventilatoren 30°. Das Meer war stellenweise schlammig gelb von einer Algenart. Die Fahrt geht an der steilen Ostküste der Sheduan-Insel und Dschafatin vorbei, die mit zahllosen anderen Inseln der ägyptischen Küste vorgelagert sind. Auf ihr erhebt sich der Dj. Umm Delpha bis 2460 m. In der Höhe von Kosseir (2205 E.), der ägyptischen Pilgerstation, liegen die Brothers, zwei kleine Korallenklippen, die sich nur 11 m über dem Wasser erheben und 1 Seemeile voneinander getrennt sind. Die nördliche trägt einen Leuchtturm ebenso wie die niedrigen Daedalus-Shoals, welche bei Hochwasser ganz überflutet werden, so daß es bis an den Fuß des 21 m hohen Leuchtturms reicht. Bei Niederwasser im Sommer bleibt an der Südostseite eine kleine Strecke des Riffes trocken. Nachdem wir am dritten Tage den Wendekreis des Krebses passiert hatten, der gerade durch Seberget oder St. Johns Island, früher türkische Strafkolonie, hindurchgeht, erblickten wir auf ägyptischer Seite den Dj. Elba, der im Castle Hill 1642, im South Peak 2300 m hoch ist. Wir sahen hinter ihm die Sonne untergehen in einer Farbenpracht, wie man sie nur in Ägypten erblickt. Auch eine Insel Elba und ein Kap Elba finden sich in dieser Gegend.

Von dem gegenüberliegenden Djidda (2200 Einwohner), dem Hafenort von Mekka, dessen Handel stark zurückgegangen ist, war nichts zu sehen, ebenso von den Farsan-Inseln, auf denen eine deutsche Firma eine Kohlenstation errichtet hat, und von den Kamaran-Inseln (500 Einwohner), welche England seit 1858 im Besitz genommen hat. Es ist dort eine Quarantänestation für alle aus Persien und dem Osten kommenden Pilger mit gutem Hafen. Dagegen passierten wir am vierten Tage die phantastisch geformte Inselgruppe Sukur, rechts eine größere Insel (630 m) mit einzelnen Hütten und türkischer Flagge, links eine kleinere mit Leuchtturm, der aus dem dortigen Granit erbaut ist. An der arabischen Küste war Mokka (5000 Einwohner, früher mehr als 20000 Einwohner) zu erkennen, das sich groß und mit weißen Häusern unter Palmen präsentierte. Es soll sehr verkommen im Innern sein und mehr einem Trümmerhaufen gleichen. Sein Handel hat sich nach Hodeida (25000 Einwohner), Lohaja (10000 Einwohner) und besonders nach Aden gezogen. Deutschland ist an dem Handel in diesen Häfen außer Aden nicht beteiligt.

Am Abend desselben Tages erreichten wir Bab el Mandeb, das „Tor der Tränen oder der Totenklage, die Pforte des Todes" und fuhren westlich von der Insel Perim vorbei. Bewundern muß man den weiten Blick der Engländer, welche sich 1857, noch ehe die Durchstechung der Landenge von Suez in Aussicht genommen war, dieses an sich höchst unbedeutenden, aber durch seine beherrschende Lage außerordentlich wichtigen Fleckchens Erde bemächtigt haben. Man erzählt, daß der Kommandant eines französischen Kriegsschiffes dem englischen Gouverneur von Aden, bei dem er eingeladen war, die Mitteilung von der beabsichtigten Besitzergreifung der Insel machte. Der Gouverneur schickte sofort ein Kriegsschiff dorthin, welches die englische Flagge hißte und so den Franzosen zuvorkam. Schon 1790 hatte die Englisch-Ostindische Gesellschaft Truppen dorthin geschickt, die aber bald wieder zurückgezogen wurden. Auch von 1799—1801 hatten die Engländer die Insel besetzt, um Unternehmungen der Franzosen gegen Indien entgegenzutreten. Es ist eine flache Insel, 5,5 km lang, 1800 m breit, bis 66 m ansteigend und mit drei guten Leuchtfeuern versehen. Sie ist mit großen Trümmern von Eruptionsgesteinen und erstarrten Lavaströmen bedeckt. Früher diente sie den Seeräubern als Schlupfwinkel, die an der Williamsbucht ein Fort erbaut hatten, dessen Ruinen noch zu erkennen sind. Perim ist die Diodoros Insel des Periplus, Majun der Araber, Mejo der Portugiesen, Vera Cruz bei Albuqulerge.

Bei der Ausreise fuhren wir westlich der Insel durch die große Straße Dacht-el-Majun, welche 20 km breit und 50—60 m tief ist. Man sieht einen nach Südwesten geöffneten Kraterkessel, die Brown- oder Murray-Bucht, welche bei einer Tiefe von 18 m einen vorzüglichen Hafen bildet. 1902 sind 387 Schiffe, meist zur Kohlennahme, eingelaufen. An der Bucht liegen die Gebäude der Perim Coal Company limited, welche die Hälfte der Insel gepachtet, auch den Leuchtturm erbaut hat und unterhält, sowie ein Negerdorf mit Moschee. Die Garnison besteht aus einem Offizier und 50 Sepoys, welche alle zwei Monate abgelöst werden. Außerdem sind 151 Einwohner vorhanden. Auf der Rückreise passierten wir den Arm östlich der Insel Bab-el-Menheli oder die kleine Straße, welche 20—30 m tief und nur $3^1/_2$ km breit, also leicht zu sperren ist. Die Befestigungswerke sind nicht bedeutend; es sollen nur zwei glatte Dreißigpfünder vorhanden sein, von denen einer gegen die Niederlassung, der andere gegen die östliche Passage gerichtet ist. Perim gegenüber liegt auf arabischer Seite das Vorgebirge Scheich Said, welches 1870 von den Franzosen als Kohlendepot mit kleiner Garnison eingerichtet, aber wieder aufgegeben wurde, was um so auffallender ist, als an der gegenüberliegenden afrikanischen Küste die französische Kolonie Obok liegt, welche 1862 angekauft, aber erst 1883 wirklich besetzt worden ist. Wegen seiner militärischen Bedeutung haben die Türken Scheich Said seit 1885 mit einem Truppendetachement besetzt.

Der nächste Tag bringt uns nach Aden. Kurz vorher erblickt man eine kleine runde Insel Jeziret el Juhub mit einer Höhle, die wie ein Backofen aussieht.

Ein charakteristisches Zeichen der aufsteigenden Konjunktur in China.

Von Dr. August Etienne.

Als charakteristisch für die neue Ära, welche heute in China angebrochen ist, werden für gewöhnlich die großen Reformen hingestellt, an deren Durchführung die chinesische Regierung zurzeit noch arbeitet. Die neue Zeit dokumentiert sich aber auch in mancherlei Ereignissen kleinerer Art, die in weiteren Kreisen zwar wenig Beachtung finden, aber doch zu denjenigen Dingen gehören, die als charakteristisch bezeichnet werden müssen.

Das bekannte „British Trade Journal", eins der führenden Fachblätter des englischen Exporthandels, kündigt soeben an, daß es demnächst eine Sonderausgabe in chinesischer Sprache erscheinen lassen will. Der leitende Direktor hat sich bereits nach Shanghai eingeschifft, um dort eine Filiale für die Herstellung und Verbreitung der chinesischen Sonderausgabe einzurichten.

Solche Sonderausgaben in fremder Sprache sind bei großen Exportblättern an sich nichts Neues. Je weniger die eigene Sprache draußen gesprochen und verstanden wird, um so mehr ist das Bedürfnis da. Trotzdem das Englische anerkannte Weltsprache ist, glaubt auch der englische Handel nach dieser Richtung noch etwas Besonderes tun zu müssen. So hat das „British Trade Journal" neben seiner englischen Ausgabe schon seit längerer Zeit eine Sonderausgabe in spanischer Sprache. Deutsche Exportzeitschriften, wie die Deutsche Export-Revue, versenden neben der deutschen auch eine englische und spanische Ausgabe.

Das Neue im vorliegenden Fall besteht nur darin, daß es sich um eine chinesische Ausgabe handelt. Wenn man spanische Ausgaben veranstaltet, so denkt man an den kolossalen wirtschaftlichen Aufschwung der südamerikanischen Länder, an Chile und Argentinien, deren wirtschaftliche Entwicklung heute alle Welt in Staunen setzt. Dort handelt es sich um einen Bedarf, der dem der alten Kulturländer immer ähnlicher wird; die Kaufkraft ist so gewachsen, selbst für Luxusartikel sind schon so viele Konsumenten da, daß es sich lohnt, in der Landessprache eine energische Propaganda zugunsten fremder Waren zu treiben,

Anders in China. Wie oft mußte man hören, daß alle auf den chinesischen Markt gesetzten Hoffnungen bei Licht besehen doch nichts weiter als Illusionen wären. Eine riesige Bevölkerungszahl sei zwar vorhanden, doch fehle die Vorbedingung leistungsfähiger Konsumenten, die Kaufkraft. Die Verhältnisse seien so primitiv, die Bedürfnislosigkeit so groß, daß sich in absehbarer Zeit ein bedeutender Absatz europäischer Waren nach China nicht entwickeln könne.

Zu dieser landläufigen Behauptung steht der Entschluß der Besitzer des „British Trade Journal" in starkem Gegensatz. Wenn sie für angezeigt halten, ihr Blatt auch in chinesischer Sprache herauszugeben und damit eine Propaganda zu entfalten, die man bisher nur bei ganz besonders aussichtsreichen Märkten für angebracht hielt, so gibt das lehrreichen Aufschluß darüber, wie kompetente Beurteiler die Chancen des chinesischen Marktes betrachten. Hören wir, was das „British Trade Journal" zur Begründung seines Entschlusses vorbringt:

„China hat in letzter Zeit eine höchst bemerkenswerte kommerzielle Entwicklung zu verzeichnen. Während im Jahre 1901 der englische Export nach China sich nur auf 9,6 Mill. Pfd. Sterl. bewertete, hat er im Jahre 1905 beinahe schon den doppelten Betrag — 17,1 Mill. — erreicht. Daß dies Anwachsen des englischen Exports einem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung in China zu danken ist, beweisen die Zahlen über die Entwicklung des chinesischen Außenhandels. Im Jahre 1901 betrug derselbe nur 70 Mill. Pfd., 1905 dagegen schon 101,5 Mill. Angesichts solcher Zahlen darf man auch auf kommerziellem Gebiete von einem Erwachen Chinas sprechen. Daß bedeutsame Veränderungen vor sich gehen, die alte Bedürfnislosigkeit der Bevölkerung im Schwinden begriffen ist, ergibt sich zur Evidenz, wenn man berechnet, wieviel der Gesamtbetrag des chinesischen Außenhandels pro Kopf der Bevölkerung ausmacht. Im Jahre 1901 entfiel pro Kopf ein Betrag von 3 Schilling 6 Pence; dieser Betrag hat sich im Jahre 1905 bereits auf 4 Schilling 9 Pence erhöht. Welche Aussichten eröffnen sich, wenn man die Verhältnisse in England und seinen Kolonien dem gegenüberstellt. Der englische Außenhandel repräsentiert pro Kopf der Bevölkerung einen Betrag von 24 Pfd. 10 Schilling und dieser Betrag wird in einzelnen Kolonien sogar noch übertroffen. Eine solche Gegenüberstellung gibt den rechten Begriff von den Chancen im fernen Osten. Daß die Aufwärtsbewegung energisch eingesetzt hat und fortdauert, bestätigen alle Berichte aus China. Auf kommerziellem und industriellem Gebiete ist für das Land eine neue Zeit hereingebrochen."

Soweit die Herausgeber des „British Trade Journal", die sicherlich als Fachautoritäten gelten dürfen.

Der deutsche Export nach China hat sich in den vorstehend zum Vergleich herangezogenen Jahren 1901 bis 1905 sogar noch etwas rascher entwickelt als der englische, von 37,8 auf 75,8 Mill. Mark. Wir haben also alle Veranlassung, das vorstehende Urteil über die gegenwärtige Konjunktur in China zu unterschreiben. Wäre es deshalb nicht angezeigt, in gleicher Weise vorzugehen wie jetzt England?

Der Initiative der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft ist es zu danken, daß die wertvollen Anregungen unseres früheren Vertreters in Shanghai, Herrn Generalkonsuls Knappe, in bezug auf deutsche Kulturarbeit in China eine praktische Folge gefunden haben. Das so wichtige Gebiet der Begründung deutscher Schulen soll mehr gepflegt werden wie bisher, und es steht zu hoffen, daß die vermehrte Kenntnis deutschen Wesens und deutscher Bildung auch auf kommerziellem Gebiete für uns günstige Folgen haben wird. Diese Propaganda genügt aber nicht angesichts des großen internationalen Wettrennens, das jetzt in China anhebt. Durch das Medium deutscher Schulen wird immer nur ein winziger Teil der chinesischen Bevölkerung mit uns in nähere Berührung gebracht werden können. Ob dazu auch derjenige Personenkreis gehört, auf den es für den Absatz deutscher Waren in China entscheidend ankommt, die chinesischen Zwischenhändler, läßt sich vorläufig nicht übersehen. Wer auf den Zwischenhandel einwirken will, tut jedenfalls gut, sich an ihn in der Landessprache zu wenden, und das geschieht durch Verbreitung deutscher Exportzeitschriften in chinesischer Sprache.

Exportzeitschriften in fremder Sprache sind für den deutschen Handel in noch weit höherem Maße Bedürfnis, als für den unserer hauptsächlichsten Konkurrenten.

Wie werde ich draußen bekannt? Um diese Kardinalfrage dreht sich alles. Offerten, Kataloge, Preislisten, Aussendung von Geschäftsreisenden haben nur dies Ziel im Auge, bedürfen aber der Mitarbeit durch ein Organ der Publizität, das heute überall unentbehrlich geworden ist, wo man Fühlung mit dem großen Publikum gewinnen will.

Wir haben in Deutschland große Tageszeitungen, die über die ganze Welt verbreitet sind; wo Deutsche im Auslande sich aufhalten, wird dies oder jenes Organ der Tagespresse gehalten und gelesen. Aber bei aller Anerkennung der Bedeutung und des Ansehens dieser Blätter können sie das doch nicht leisten, was erforderlich ist; sie sind in deutscher Sprache geschrieben, die draußen nun einmal leider nur von wenigen verstanden wird. Darin liegt eine Schwäche unserer Position auf dem Weltmarkt, die gar nicht genug betont werden kann.

Unsere hauptsächlichsten Konkurrenten, England und Amerika, verfügen über eine in der Weltsprache geschriebene Tagespresse. Englisch ist die Landessprache im ungeheueren englischen Weltreiche oder wenigstens die Sprache des geschäftlichen Verkehrs, die auch der indische Kaufmann oder der ägyptische Händler versteht und verstehen muß. Die englischen Tageszeitungen finden in allen Plätzen der Welt ein großes Publikum, das auf diese Weise zugunsten des englischen Exports bearbeitet werden kann. Der amerikanischen Expansion kommt der gleiche Vorteil zugute; die imperialistischen Bestrebungen der Union tragen dazu bei, das Englische immer mehr zur maßgebenden und ausschließlichen universellen Sprache zu machen.

Soll der deutsche Fabrikant sich der englischen und amerikanischen Presse zur Propaganda für seine Erzeugnisse bedienen? Gewiß sind dort seine Annoncen willkommen und finden in englischer Übersetzung bereitwillige Aufnahme. Die allgemeine Tendenz dieser Zeitungen ist aber bekanntermaßen meistens nicht derartig, daß einem Erfolge solcher Annoncen der Boden geebnet wird. Die weit verbreitete Spezies der Hetzblätter führt die bekannte Verleumdungskampagne gegen uns gerade in der bewußten Absicht, den deutschen Erzeugnissen die ausländischen Märkte zu sperren.

Wir müssen eine eigene Presse für den Exporthandel haben, eine Fachpresse, bei der Inseratenteil und redaktioneller Teil in Einklang miteinander stehen, sich gegenseitig in der Propaganda für deutsche Erzeugnisse ergänzen. In ihren Spalten muß Platz sein zur ausführlichen Besprechung aller hervorragenden Neuheiten deutschen Ursprungs, zur Propaganda durch Wort und Bild, zu technischen Erörterungen aller Art, wie sie die Tagespresse weniger oder gar nicht kultivieren kann.

Eine solche Fachpresse des deutschen Exporthandels existiert bereits; Sonderausgaben in englischer, spanischer, portugiesischer Sprache gehen hinaus in die Welt. Aber an eine Bearbeitung des chinesischen Marktes durch Sonderausgaben in chinesischer Sprache hat bei uns noch niemand gedacht. Die Verleger würden erstaunte Gesichter machen, wenn ihnen jemand einen dahin gehenden Vorschlag unterbreitete; sie sind sicherlich der Ansicht, daß für derartig gewagte und kostspielige Experimente China noch nicht reif sei. Gerade deshalb ist es an der Zeit, auf die Begründung einer chinesischen Sonderausgabe des „British Trade Journal" nachdrücklich hinzuweisen. Vielleicht überzeugt das die Interessenten, daß wir in absehbarer Zeit etwas Ähnliches schaffen müssen, wollen wir die Konjunktur in China ausnutzen. Das dürfte um so notwendiger sein, da als sicher angenommen werden darf, daß das neue, im englischen Interesse arbeitende Unternehmen sich nach bewährten Mustern die Bekämpfung des deutschen Exports besonders angelegen sein lassen wird.

Die Schutzfrage der Christen im Orient.

Diese Frage hat schon häufig zu sehr heftigen Zeitungsfehden Anlaß gegeben, ohne daß die Regierungen hierauf reagiert hätten. Bildet dieselbe doch ein „Rühr mich nicht an" für die Herren Diplomaten. Frankreich, das sich jahrhundertelang das Recht des Schutzes der Christen im Oriente angemaßt hatte, besteht auch heute noch auf diesem Rechte, das vollständig veraltet und daher nicht mehr auf die Allgemeinheit der Christen anwendbar ist.

Als nun Kaiser Wilhelm 1898 dem Sultan Abdul Hamid seinen zweiten Besuch machte und sich von Konstantinopel in das Zentrum des christlichen Orientes, nach Jerusalem, begab, galt es für die Franzosen als abgemacht, daß nun die Schutzfrage zwischen den beiden Monarchen geregelt worden sei und Frankreich seines altverbrieften Rechtes beraubt werden würde. Natürlich waren es wieder unsere Freunde jenseits des Kanals, welche den Franzosen diese Angst einjagten, um den langsam verglühenden Haß derselben gegen Deutschland wieder frisch anzublasen. Der Kaiser kam nach Jerusalem und stiftete den Katholiken die ihm vom Sultan geschenkte Dormition, hielt in Damaskus seine islambegeisterte Rede und kehrte wieder nach Deutschland zurück, ohne daß auch nur das geringste über eine Änderung in der Schutzfrage verlautet hätte. Die Franzosen hatten sich wieder einmal umsonst echauffiert.

Major Huber, welcher zu dieser Zeit bereits 20 Jahre im türkischen Reiche in verschiedenen staatlichen Missionen verbracht und einen großen Teil des Reiches, besonders der asiatischen Türkei bereist hatte, kam nun auf die Idee, dieser so heikel behandelten Schutzfrage auf die Weise näher zu treten, daß er, eine Art Analysierung des türkischen Reiches in bezug auf seine christliche Bevölkerung vornehmend, hieraus einen Schluß auf die Dichtigkeit, Art und Ausdehnung der verschiedenen christlichen Kulte und Riten ziehen könnte. Da die Religion zumeist Hand in Hand mit der Nationalität geht (Griechen, Armenier, Syrier), so sollten die gewonnenen Aufschlüsse zugleich ethnographischen Zwecken dienen, und um diesen Zweck zu erreichen, ging Major Huber von dem Grundsatze aus, daß da, wo Kirchen oder Schulen eines Kultes oder Ritus bestehen, auch die betreffenden Religionsgenossen sein müßten, welche dieselben in erster Linie benützten.

Dank der Unterstützung verschiedener Botschafter und Gesandter in Konstantinopel sowie fast aller Kirchenhäupter, die Major Huber teils in Konstantinopel selbst kennen lernte, teils in ihren Sitzen Bscherfi, Bkerki, Damaskus, Beyruth, Kairo aufsuchte, ist es ihm gelungen, das hierzu nötige Material zu sammeln.

Derselbe hat nun dieses Material dazu verwendet, eine

Karte herzustellen, welche in klarer und übersichtlicher Weise dieses Material zur Kenntnis bringt. Die Karte im Maßstabe von 1:1000000 enthält alle Sitze der Patriarchen, päpstlichen Vikare, Erzbischöfe und Metropoliten, Bischöfe und Äbte, Kathedralen, Kirchen und Kapellen, Männer- und Frauenklöster mit Angabe des Ordens, welchem selbe angehören, die theologischen Seminare, die Gymnasien für Knaben und Mädchen, Mittel- und Elementarschulen, endlich die Kranken- und Waisenhäuser folgender Kulten und Riten: Katholiken (Lateiner, Armenier, Syrier, Chaldäer, Maroniten, Griechen, Bulgaren und Melchiten); Protestanten (deutsche, englische, schottische und amerikanische Missionen); Armenisch - Gregorianische Kirche, Orthodoxe Kirche (Griechen, Bulgaren, Russen); Syrisch orthodoxe (jakobitische) Kirche; Nestorianische Kirche. Die Karte enthält ferner Spezialkarten von Konstantinopel und Vororten, den Inseln Mitylene und Rhodus, des Libanongebietes, sowie eine statistisch-graphische Karte der sämtlichen Kultusgemeinschaften (Mohammedaner und Israeliten inbegriffen) Wilajet für Wilajet.

Die Karte hat eine Größe von 1,36×1,90 m und enthält ca. 15000 Zeichen, alle Kulten und Riten durch Farbe oder Kreuz voneinander unterschiedlich. Um eine kleine Idee über das Bildungswesen der mohammedanischen Bevölkerung zu geben, hat der Verfasser alle diejenigen Orte in der Karte eingetragen und mit einem Halbmonde bezeichnet, wo Elementarschulen nach europäischem Muster gebildet wurden.

Wenn der Verfasser auf vorgenannter Karte das Hauptaugenmerk auf die Ausdehnung der griechischen, armenischen und syrischen Kulte sowie der protestantischen Missionen richten zu müssen glaubte, so fällt in dem Pendant zu dieser Karte, — derjenigen der europäischen Türkei — das Hauptgewicht auf die Ausscheidung der vier sich bekämpfenden Rassen der orthodoxen Kirche. Zu diesem Zwecke sind die Griechen in blau, die Bulgaren in grün, die Serben in rot und die Kutzowalachen in gelb gehalten. Wir sehen genau Mazedonien nach diesen Zeichen in fünf Zonen geteilt „die nördlichste rein serbische, die serbisch-bulgarisch gemischte, die reinbulgarische Mittelzone, die bulgarisch-griechisch gemischte und endlich die reingriechische, südlichste Zone.“ —

Außerdem hat der Verfasser alle von der Regierung wegen Streitigkeiten gesperrten, die von Patriarchisten und Exarchisten gemeinsam benützten Kirchen, die von Exarchisten benützten aber dem Patriarchate unterstehenden, sowie die von Serben oder Kutzowalachen benützten — unter dem Patriarchate stehenden Kirchen, ferner die vom Patriarchate unabhängigen Schulen der Kutzowalachen und Serben angegeben. Diese Karte im Maßstabe von 1:600000 enthält ca. 10000 Zeichen.

Wichtig ist auf dieser Karte der Eintrag der Grenze Bulgariens nach dem Vertrage von St. Stefano sowie die Angabe der mohammedanischen Elementarschulen nach europäischem Muster. Auch diese Karte enthält eine statistisch-graphische Karte der Rassen nach Wilajets.

Nachdem der Verfasser durch Herstellung der beiden Karten die Basis geschaffen hatte, um die Art und Ausdehnung des Christentums sicher beurteilen zu können, schritt er zur Verfassung seiner Broschüre der Schutzfrage, welche er in vier Teile teilt.

Der erste Teil behandelt die administrative Einteilung des Reiches und deren Verwaltungsbehörden.

Der zweite Teil behandelt ethnographische Fragen: a) Bevölkerungsstatistik, b) die Bevölkerung in bezug auf Rasse, Geschichte, Sitten und Gebräuche. In diesem Teile sind nicht nur die Christen, sondern alle Rassen und Nationalitäten des Reiches behandelt.

Der dritte Teil behandelt die christlichen Kulte in allen Details in historischer, statistischer und hierarchischer Beziehung. Der vierte Teil endlich behandelt die eigentliche Schutzfrage. Ohne diplomatische Kenntnisse beanspruchen zu wollen, setzt der Verfasser die Entstehung und Entwicklung der Schutzfrage auseinander und schließt mit der Ansicht ab, daß die Schutzfrage sich überlebt habe, da die heutigen Kapitulationen die Christen nicht mehr als solche, sondern Kraft ihrer Nationalität beschützen. Wenn eine Frage in dieser Beziehung noch offen stehe, so sei es diejenige des Eigentumsrechtes der Grabeskirche zu Jerusalem, eine Frage, welche alljährlich blutige Kämpfe zwischen den Lateinern und Orthodoxen zum Gaudium der muselmanischen Wachen hervorruft und bei denen ihnen das Kreuz selbst nicht heilig genug ist, um auf die Köpfe der streitenden Priester niederzuschmettern. Daß la Mère “la France“, die Beschützerin des hl. Landes par excellence diesen Kämpfen aus Rücksicht für ihren getreuen orthodoxen Bundesgenossen ruhig zusieht, ist sehr bezeichnend, auch daß es in letzter Zeit begonnen hat, seine Schutzrechte auf verschiedene religiöse Anstalten (Dominikanermissionen in Konstantinopel und Smyrna, Franziskanermissionen in Tripoli) an Italien abzutreten. Der Verfasser bezeichnet es geradezu als lächerlich, wie die unzähligen aus Frankreich hinausbeförderten und nun Syrien und den Libanon mit Schulen überschwemmenden französische Mönche und Nonnen mit resigniertem Augenaufschlage „la pauvre mère la France“, in ihrer Verirrung beklagen und daß sie nun doch noch gut genug sein müßten, fern von Madrid für Frankreich Proselyten zu machen.

Niemandem wird es einfallen, ein vom französischen Konsulate abhängendes religiöses Institut zu beschützen, ebensowenig wie eine deutsch-protestantische Niederlassung den Schutz Frankreichs beanspruchen würde, wenn es ein deutsches Konsulat zur Seite hat. Was den Schutz gegen christliche Rassen anbelangt, so haben die Ereignisse der letzten Jahre gezeigt, daß die Großmächte dieselben in die Hand nehmen, ohne auf Frankreich Rücksicht zu haben. So Österreich und Rußland in Mazedonien, so auf Kreta und in Armenien. Der Traum de la France, durch Festhaltung an der Schutzfrage einst Beherrscherin Syriens und des hl. Landes zu werden, indem sie diese Länder durch die Masseneinwanderung von aus Frankreich vertriebenen Mönchen und Nonnen zu gallisieren beabsichtigt, dürfte doch rechtzeitig zu zerstören sein. R. H.

Asien im Monat Mai.

Langsam und vom großen Publikum beinahe unbemerkt hat sich in Asien während der letzten Jahre eine Bewegung angebahnt, die voraussichtlich ihre direkte Einwirkung bis auf die politischen Verhältnisse Europas erstrecken wird und die in dieser Hinsicht vielleicht für die nächste Zeit einschneidender bezw. folgenschwerer auftreten wird, als

selbst die gewaltige innere Umformung des chinesischen Reiches. Es ist das die langsame Emanzipation Indiens von der britischen Herrschaft. Es kann vielleicht voreilig erscheinen, wenn man in diesem Sinne von einer Emanzipation redet. Seit dem sogen. großen Aufstande, der in den Jahren 1856—60 niedergeschlagen wurde, haben die Engländer Indien pacifiziert und im Schach gehalten. Allein wenn man die Geschichte der letzten 50 Jahre indischer Verwaltung überblickt, so wird man inne, daß die britischen Herren das Land zwar unterworfen und, so weit es anging, ausgenutzt, nicht aber innerlich erworben haben. Moralische Eroberungen hat England in Indien nur verhältnismäßig wenige gemacht. Darüber kann weder der Pomp hinwegtäuschen, mit dem unter Anwesenheit eines halben Tausend eingeborener Fürsten in den Tagen vom 29. Dezember 1902 bis zum 1. Januar 1903 König Eduard VII. zum „Kaiser i Hind" ausgerufen wurde, noch die Vorstöße, welche in glücklichen Feldzügen, insbesondere gegen Afghanistan und Belutschistan, das im Jahre 1877 unter der Königin Viktoria hergestellte junge Kaiserreich unternommen hat.

In den ersten Jahrzehnten nach dem Blutbad von Dehli am 20. September 1857 und nachdem im Jahre 1858 der Scheinherrschaft des Großmoguls ein Ende gemacht war, hat die englische Autorität allerdings eine gewaltige Kräftigung gefunden. Seit den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts aber hat England in aller Stille an Sympathie und Anhängerschaft fortgesetzt verloren. Die modernen Einrichtungen, die es nach Indien verpflanzte, sind nur an einzelnen Stellen zum Segen des Landes ausgeschlagen, sind aber an anderen Stellen direkt gegen die englische Herrschaft verwertet worden. Dies ist beispielsweise in hervorragendem Grade bezüglich der Einführung des modernen Zeitungswesens der Fall. Zurzeit erscheinen nicht weniger als 1270 Zeitungen in Indien; davon 797 in 24 verschiedenen Sprachen der Eingeborenen, hauptsächlich in hindostanisch und Urdu, in Mahratti und Gudscharatti. Alle diese in den Sprachen der Eingeborenen erscheinenden Blätter sind England feindlich gesinnt und schüren fortgesetzt die Agitation gegen die fremden Bedrücker. Sogar ein nicht unbeträchtlicher Prozentsatz der in englischer Sprache erscheinenden Preßerzeugnisse hat ungeniert gegen die Regierung Partei ergriffen.

England hat vor allen Dingen eines nicht geleistet: es hat den Bildungsstand der Bevölkerung nicht entsprechend gehoben. Heute stehen den eingeborenen Agitatoren, den heimlichen Anhängern der alten Herrscherfamilien, noch dieselben von Aberglauben und Unbildung verfinsterten Massen zur Fanatisierung zur Verfügung, wie zur Zeit des großen Aufstandes. Eine Reihe falscher und unpopulärer Maßregeln haben neuerdings bewirkt, daß es der Agitation gelingt, die Massen zu direkten revolutionären Vorstößen hinzureißen. Es gärt im Lande, und es wird fraglich sein, ob es den Engländern wie bisher gelingen wird, mit Hilfe der tiefgreifenden Gegensätze zwischen den einzelnen Kasten der Hindus nicht nur, sondern vor allen Dingen zwischen den sehr verschiedenartigen Bestandteilen der indischen Bevölkerung, die sich nach Abstammung und Religion gegeneinander differenzieren, der gesamten Menschenmassen Herr zu werden. 1856 brach bekanntlich der große indische Aufstand aus, weil bei den eingeborenen Truppen die Enfieldbüchse eingeführt wurde, deren Patrone angeblich mit Rindertalg und Schweineschmalz gefettet war. Die Verwendung des Rindertalges war den Hindu, des Schweineschmalzes den Mohammedanern ein Greuel, und so brach am 10. Mai 1857 bei Mirat die Empörung aus. Heute hat die Regierung andere Ungeschicklichkeiten auf dem Kerbholz: so die Teilung Bengalens in zwei getrennte Provinzen, die sie im September 1905 oktroyiert hat.

Es ist der englischen Verwaltung nicht gelungen, die schrecklichen Geißeln des Landes, Hungersnot und Pest, zurückzudrängen. Sind doch der letztgenannten Seuche allein in der Präsidentschaft Bombay und allein im Oktober 1903 nicht weniger als 14000 Menschen zum Opfer gefallen! In den Jahren 1899 — 1900 sind 30% der Gesamtbevölkerung, auf 40% der gesamten Fläche angesessen, und zwar nicht weniger als 81 Millionen Menschen von der schlimmsten Hungersnot betroffen worden. Es ist oben angeführt, daß es die Engländer nicht für nötig gehalten haben, den Bildungsstand des Landes entsprechend empor zu bringen. Die Bevölkerung Indiens belief sich im Jahre 1901 auf 294 Millionen Menschen, d. h. ein Viertel der Erdbevölkerung. Davon wohnten 231 Millionen in den unmittelbaren und 62 Millionen in den mittelbaren Besitzungen Englands. Von diesen 294 Millionen konnten im gleichen Jahre lesen und schreiben nur 14,6 Millionen Männer und nur etwa 900000 Weiber; 134,7 Millionen Männer und 142,9 Millionen Weiber waren und sind heute noch Analphabeten.

Seit 1891 ist die Dezimierung der Bevölkerung durch Hunger und Pest gestiegen. Die Sterblichkeit wuchs beispielsweise von 1899 bis 1900 in Bengalen von 31,2 auf 36,6‰; im Pandschab von 29,6 auf 47,7‰; in Bombay von 35,7 auf 70,1‰; in Berar von 39,9 auf 82,7‰; in Adschmir von 33,2 auf 120‰! Im Jahre 1904 fielen allein Raubtieren und Giftschlangen 24037 Menschen zum Opfer.

Stellt man das alles zusammen, so erhält man kein glänzendes Bild von den Erfolgen der englischen Herrschaft in Indien. Das gewaltige Reich, das nicht weniger als 4,8 Millionen □km bedeckt, indem noch unendlich große, von der Natur begnadete Distrikte des Aufschlusses harren, hat sich wahrscheinlich unter der früheren Herrschaft der eingeborenen Fürsten besser befunden. Wie schon angedeutet, haben die Engländer das Land vielfach ausgebeutet. Die berühmten indischen Diamanten sind im großen und ganzen alle geworden; noch werden indessen Rubine, Smaragde, Topase, Korunde und andere Edelsteine gefunden. Die Granaten-Ausfuhr (Alamandine) ist sehr bedeutend. Das Land birgt auch diejenigen Schätze, welche für eine künftige große wirtschaftliche Entwicklung die Grundlage abgeben. Gold ist vorhanden. 1902 belief sich die Ausbeute der Goldseifen auf 35 Millionen Mark. Es findet sich in beträchtlichen Mengen Kupfer, Zinn, Silber, Blei, Nickel, Kobalt und vor allen Dingen auch Eisen. Der Distrikt Bengalen allein liefert im Jahre ca. 57000 tons Eisen. Im Jahre 1903 bestanden in Indien 305 Kohlenminen mit 88530 Arbeitern; die Förderung hatte einen Wert von 19 Millionen Rupien. Die Kohleneinfuhr ist gegenwärtig bis auf ein geringes verschwunden; eine nicht unbeträchtliche Ausfuhr ist an ihre Stelle getreten.

Weder die sozialen Zustände Indiens, seine ethnographischen Eigentümlichkeiten, noch auch nur seine äußere Struktur und politische Gliederung sind weiteren Kreisen geläufig. Da das indische Problem die Öffentlichkeit voraussichtlich eine gute Zeit noch beschäftigen wird, sei hier wenigstens eine kurze Skizze wiedergegeben. Das gewaltige indische Reich wird im Norden vom Tibet,

im Westen von Persien und Afghanistan, im Osten von China und Siam begrenzt. Das nördliche Gebiet gehört dem Himalaya und seinen Ausläufern an, ein gewaltiges Alpenland, dessen unabhängig gesinnte Bevölkerung noch heute den Engländern zum guten Teil nicht unterworfen ist und eigene im großen und ganzen völlig selbständige Staatswesen bildet. An das große Gebirge schließt sich im Süden eine weite Ebne, die gen Westen das Stromgebiet des Indus, gegen Osten das des Ganges umfaßt. Weite Ebenen ziehen sich auch an den Küsten hin, und zwar sowohl an der reichgegliederten Ost-, als an der wenig gegliederten Westküste. Im Innern des Landes liegen zwei riesige Hochplateaus, von denen man ein nördliches und ein südliches unterscheiden kann.

Die Ebenen am Flusse des Himalaya gehören zu den fruchtbarsten Gegenden der Erde; sie haben ein ausgezeichnetes, auch dem Europäer zuträgliches Klima und waren schon vor den Zeiten der englischen Herrschaft reich angebaut. Besonders fruchtbar sind die ausgedehnten Duns oder Längstäler. Wo sich die große indische Ebene dem unteren Laufe des Indus zuwendet, wird sie Steppen- und Wüstenland. In ihren nördlichen Teilen freilich zeigen sich auch an dieser Stelle Flußtäler von hoher Fruchtbarkeit und Kultur. Im Anschluß an die indische Wüste aber, das sogen. Takyr, finden sich reiche mineralische Schätze, so z. B. ein vorzügliches rotes Steinsalz in riesigen Lagern. Gen Osten hin ist das eigentliche Gebirgsland von der Ebene durch das sogen. Tarai, einen nur wenige Kilometer breiten, völlig sumpfigen Urwaldgürtel, geschieden. Die Ebene von Hindostan selbst ist außerordentlich fruchtbar; da, wo Wasserläufe sich finden, allerdings auch zum größten Teile von ungesundem und heimtückischem Klima. Die kollossale Bergmasse des Plateaus von Dekan ist von Randgebirgen umgrenzt, die sie von den Küstenebenen scheidet. Diese Küstenebenen sind besonders fruchtbar im Osten, hier liegen im üppigsten Anbau die Landflächen, welche man im Hinblick auf ihre kollossalen Reisernten die Kornkammern Indiens nennen kann. Die Plateaus selbst sind in ihrer Oberfläche trocken und steppenartig; sie liegen 6 bis 700 m hoch, während die Randgebirge und einzelne sie durchziehende und scheidende Höhenzüge von 1500 bis zu 2530 m ansteigen.

Es ist bekannt und schon oben erwähnt, daß es den Engländern bisher nur dadurch gelungen ist, die gewaltigen Massen der indischen Bevölkerung im Schach zu halten, daß sie die tiefgehenden ethnographischen, religiösen und sozialen Gegensätze der einzelnen Bevölkerungsteile des gewaltigen Reiches gegeneinander ausspielten. Nach ihrer Religion und durch sie werden die Hauptscheidewände zwischen den einzelnen Bevölkerungsteilen gezogen, danach gliedert sich die Bevölkerung der Hauptsache nach wie folgt: 207 Millionen, d. h. also die große Masse der Bevölkerung, sind Hindus; 62 Millionen sind Mohammedaner. Die letzteren wohnen insbesondere in Bengalen und im Pandschab, sie sind ein recht unruhiges Element und stellen in Verbindung mit den mohammedanischen Volksgruppen der im Westen und Nordwesten angrenzenden Ländergebiete eine fortwährende Gefahr für die englische Herrschaft dar; man kann sie als das unruhigste Element der indischen Bevölkerung bezeichnen. Im großen Publikum ist gemeinhin der Glaube verbreitet, daß die große Mehrzahl der indischen Bevölkerung der buddhistischen Religion angehöre. Das ist indessen durchaus nicht der Fall; die alte Religion der Hindu ist zwar dem Buddhismus nahe verwandt, aber eigentliche Buddhisten zählt man im britischen Herrschaftsgebiete nicht mehr als 8½ Millionen. 9,4 Millionen sind sogen. Naturanbeter; nur 2,9 Millionen sind Christen; 2,1 Millionen gehören zu den ebenfalls sehr unruhigen Sikhs und 1,3 Millionen sind Dschaina.

Der Nationalität nach leben nur 1,1 Millionen Nichtinder in dem gewaltigen Reiche, davon sind 154000 Engländer, 140000 sonstige Europäer, darunter übrigens nur 1500 Deutsche, 307000 Araber und 66000 Chinesen.

Bücherbesprechung.

Dr. Hans Plehn, Nach dem englisch-japanischen Bündnis (Berlin, Verlag von Karl Curtius, 1907).

Der Verfasser gibt in dem Buche seine Studien und Beobachtungen wieder, die er während eines dreijährigen Aufenthalts in London gemacht. Seine Absicht ist, die gegenwärtige weltpolitische Lage aus ihren historischen Ursachen zu erklären, einen Abriß der Geschichte der Weltpolitik zu geben, soweit eine zeitgenössische Geschichtsschreibung eben möglich ist. Dabei ergab sich aus der Natur der Dinge, daß die ostasiatischen Verhältnisse in den Vordergrund gestellt wurden und daß das englisch-japanische Bündnis, das der gegenwärtigen Weltlage die Signatur gibt, zum Ausgangspunkt gewählt wurde. Die Grundlagen und Ursachen der weltpolitischen Verhältnisse der Gegenwart werden bei Japan, Rußland und den Vereinigten Staaten in vorteilhafter Weise durch eine geschichtliche Übersicht ihrer Politik entwickelt. Bei England wählte dagegen der Verfasser eine andere Methode. Die gesellschaftlichen, politischen und psychologischen Faktoren, die der englischen Politik zugrunde liegen und deren Kenntnis zum Verständnis der englischen Politik notwendig ist. Diese sind in der neuen deutschen Literatur noch nicht im Zusammenhange gegeben, und ihre Darstellung füllt hier vorteilhaft eine recht fühlbare Lücke aus. Es ist hierbei den Erörterungen über die öffentliche Meinung und die Presse ein ziemlich breiter Raum eingeräumt worden. Wenn in der Gegenwart die Bedeutung der öffentlichen Meinung und der Presse in allen Ländern gestiegen ist, so doch am meisten in England; und der Politiker kann diesen bedeutenden politischen Mächten seine Aufmerksamkeit nicht entziehen.

Wirtschaftlicher Teil.

Erportmusterlager Stuttgart.

Die Verwaltung des Exportmusterlagers in Stuttgart schreibt bei Erstattung ihres diesjährigen Berichtes:

Mit Befriedigung dürfen wir heute auf eine 25 jährige Tätigkeit zurückblicken, reich an Arbeit und Sorge, aber auch reich an Erfolgen.

Aus allen Weltteilen sind die Käufer hierhergekommen, um die bei uns ausgestellten Industrieerzeugnisse zu besichtigen; zahlreiche lohnende Verbindungen sind zwischen unseren Mitgliedern und den europäischen Exporteuren sowie den ausländischen Käufern angeknüpft worden.

Der durch uns vermittelte persönliche Verkehr zwischen Fabrikanten und Käufern hat sehr häufig Anlaß und Anregung zur Schaffung neuer Artikel und neuer Muster gegeben.

Durch die von uns in 10000 Exemplaren verbreiteten Kataloge in deutscher, französischer, englischer, italienischer und spanischer Sprache wurden die Fabrikate unserer Mitglieder überall bekannt, und werden diese Kataloge als wertvolles Nachschlagebuch für den Bezug deutscher Artikel fleißig benutzt.

Welchen Aufschwung das Institut seit der Begründung im Jahre 1882 genommen, zeigt am besten die nachstehende Tabelle, aus der zu entnehmen ist, daß die Zahl der am Lager und schriftlich erteilten Aufträge von 87 im Jahre 1882 auf 2068 im Jahre 1906 gestiegen ist.

Aufträge wurden erteilt:

	Zahl der Besteller	am Lager und schriftlich	durch Agenten	durch die Hamburger Filiale	Gesamtzahl der Aufträge
1882	26	87	4	—	91
1883	121	552	162	—	714
1884	116	448	225	—	673
1885	145	678	171	216	1065
1886	186	1016	162	235	1413
1887	196	1053	137	215	1405
1888	251	1227	159	263	1649
1889	235	1250	160	302	1712
1890	205	1154	89	331	1574
1891	245	1281	50	309	1640
1892	295	1346	35	340	1721
1893	323	1596	56	387	2039
1894	343	1599	86	441	2126
1895	333	1675	49	564	2288
1896	371	1740	34	659	2433
1897	358	1547	51	730	2328
1898	297	1713	59	768	2540
1899	300	1666	43	810	2519
1900	337	1776	49	1045	2870
1901	342	1772	33	1050	2855
1902	406	1828	65	917	2810
1903	372	1895	62	1212	3169
1904	356	1868	88	1317	3273
1905	407	1975	101	1364	3440
1906	355	2068	134	1391	3593
	6921	34810	2264	14866	51940

Japanische Bahnprojekte.

Im Süden Japans scheint sich die seit dem Kriege lebhaft entfachte Unternehmungslust mit Vorliebe in der Schaffung neuer Verkehrsgelegenheiten zu betätigen. Zu früheren Bahnprojekten sind neuerdings noch einige andere getreten, über die folgendes mitgeteilt wird:

1. Zwischen der Hafenstadt Moji und der davon 11 km entfernten Garnisonstadt Kokura ist eine elektrische Bahn mit einem Kostenaufwand von 1,47 Millionen Mark geplant, die später noch um 64 km nach der Bezirkshauptstadt Fukuoka verlängert werden soll.

Dieser Ort soll seinerseits durch eine 35 km lange elektrische Bahn, die auf 5,25 Millionen Mark veranschlagt ist, mit der Industriestadt Kurume verbunden werden.

In der Nähe der neuen Bahnstrecke liegen zahlreiche Steinkohlenbergwerke, die die elektrischen Kraftstationen mit billigem Feuerungsmaterial versorgen können.

Die Einwohnerzahl beträgt in Moji 38000, in Kokura 33000, in Fukuoka 70000 und in Kurume 33000 Personen. Sämtliche Städte sind bereits miteinander durch die Kiushiu-Eisenbahn verbunden.

2. Die Elektrizitäts-Gesellschaft in Nagasaki geht damit um, in den Hauptstraßen der Stadt elektrische Bahnen zu bauen und diese auch nach zwei benachbarten Dörfern Urakami und Moji auszudehnen. Die Straßenbahnen werden zusammen gegen 18 km lang sein. Eine derselben von 5,9 km Länge läuft in ebenem Terrain und soll 315000 M. kosten. Zwei andere haben scharfe Steigungen zu überwinden und dürften bei der Ausführung auf manche technischen Schwierigkeiten stoßen.

3. Die Korai-Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft, die sich kürzlich mit einem nominellen Kapital von 1,31 Millionen Mark gebildet hat, beabsichtigt, eine 32 km lange Eisenbahn zwischen dem an der Kiushiu-Bahn gelegenen Dorf Isayaya und dem Dorf Shimabara am Fuß des Unzengebirges zu bauen. Man hofft auf einen guten Passagierverkehr, da die heilkräftigen Schwefelbäder von Unzen namentlich im Sommer von vielen Japanern und Fremden besucht werden.

4. Die Japanische Regierung hat die Konzession zur Verlängerung der Kiushiu-Bahn von Usa nach Oita erteilt. Es soll daher Mitte Februar 1907 mit dem Bau der Bahn begonnen werden.

Bei den meisten der in Frage stehenden Unternehmen hängt die Ausführung davon ab, ob und wann sie die erforderlichen Geldmittel zusammen bringen können. Die Rentabilität der kleinen Bahnen dürfte sich in bescheidenen Grenzen halten.

(Bericht des Kaiserlichen Konsulats in Nagasaki vom 17. Januar 1907.)

Japanische Unternehmungen im Pachtgebiet von Kwantung.

Die „Chuo Shimbun" brachte letzthin eine Äußerung des Chefs der Zivilverwaltungsabteilung am Generalgouvernement von Kwantung, Ishizukas, die einiges Interesse verdient. Herr Ishizuka meint, daß die japanische Unter-

nehmungslust im Pachtgebiet von Kwantung verhältnismäßig noch größer sei als in Japan selbst und sich im ganzen genommen im Gegensatz zu den spekulativen Gründungen des Mutterlandes auch auf soliderem Boden bewege. Zum Ausdrucke komme sie durch Neugründungen von Handelsgesellschaften, unter denen die Elektrizitäts-, Gas- und Salzwerke nebst denen für Ausbeutung mandschurischer Produkte, Koksfabrikation und Pferdezucht die bedeutendsten seien. Das in die neuen Gesellschaften gesteckte Aktienkapital betrage gegen 30 bis 40 Mill. Yen.

Als eines der verheißungsvollsten Produkte Kwantungs bezeichnet Herr Ishizuka das Salz. In Pitzwo, Shwangtaowan und Wutao gäbe es Salzfelder zur Verdunstung des Meerwassers, in denen Salz mit erstaunlicher Mühelosigkeit gewonnen würde. Alle natürlichen Bedingungen vereinigten sich hier, um die Salzproduktion zu erleichtern: trockene Luft, ständige Brise, dazu eine ruhige See, ganz anders als in Japan, wo die Brandungen kostspielige Eindeichungen erforderlich machten. Mit Leichtigkeit könnten die Produktionsstätten an Ausdehnung auf 13000 bis 14000 Cho (1 cho etwa gleich 1 a) gebracht werden.

Die Baumwollenindustrie in Bombay.

Die Baumwollenindustrie in Bombay hat sich in den Jahren 1905 und 1906 in einer sehr günstigen Lage befunden. Die Fabriken sind voll beschäftigt gewesen und haben bei guten Preisen und starker Nachfrage hohe Gewinne erzielt. Seit Anfang dieses Jahres haben sich die Verhältnisse verschlechtert. Infolge der Ansammlung zu großer Vorräte an Garn auf den chinesischen Märkten ist seit einigen Monaten die Ausfuhr von Garn nach China nur sehr gering gewesen. Es liegen zur Zeit hier 125000 Ballen zu 400 lbs (1 lb — 453, 59 g) auf Lager, und die in China vorhandenen unverkauften Mengen indischen Garns werden auf 225000 Ballen geschätzt, während jährlich nur 600000 Ballen von hier dorthin verschifft werden. Ferner sind die dortigen Preise gefallen, so daß jetzt etwa 25 bis 30 Rupien auf den Ballen verloren werden.

Um eine Besserung dieser schwierigen Lage herbeizuführen, hat die Mehrzahl der hiesigen Spinnereien beschlossen, ihre Fabriken von April bis Mitte Juni an drei Tagen der Woche, Freitags, Samstags und Sonntags, zu schließen. Von den 37 Spinnereien sind 20 in der ersten Aprilwoche diesem Beschlusse nachgekommen. Wenn es auch zweifelhaft ist, ob sich alle Spinnereien diesem Vorgehen anschließen werden, so hofft man doch schon von einer geringen Verminderung der Verschiffungen einen günstigen Einfluß auf das chinesische Garngeschäft, für dessen baldige Besserung Aussicht vorhanden sein soll. Außerdem wenden sich immer mehr Spinnereien der Versorgung des inländischen Marktes zu, stellen mehr feinere Garne über Nr. 20 her, wonach hier große Nachfrage herrscht, und machen sich dadurch nach und nach von dem stets schwankenden chinesischen Markte unabhängiger. Jedenfalls sind die Spinnereien gegen die gegenwärtige ungünstige Lage besser gerüstet als früher, weil ihre Kapitalkraft durch die guten Erträgnisse der beiden letzten Jahre gestärkt worden ist.

Die Webereien haben unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht zu leiden. Sie sind voll beschäftigt und finden für ihre Fabrikate lohnenden Absatz. Die Zahl der Webstühle hat sich von 23000 im Jahre 1903 auf 29000 im Jahre 1906 vermehrt, während die Zahl der Spindeln in den Spinnereien in der gleichen Zeit nur von 2,5 auf 2,6 Millionen gestiegen ist.

(Bericht des Kaiserlichen Konsuls in Bombay vom 12. April 1907).

Gewichtsänderung der japanischen Silbermünzen.

Die Novelle vom 7. April 1906 zum japanischen Münzgesetz vom 26. März 1897 hatte nur die silbernen Fünfzig-Sen- und Zwanzig-Sen-Stücke in Gewicht und Größe reduziert, die kleinste Silbermünze, das Zehn-Sen-Stück, dagegen unverändert gelassen (vergl. Nr. 92 der „Nachrichten" vom 11. August 1906). Dies geschah aus praktischen Gründen, weil man Schwierigkeiten im Verkehr befürchtete, wenn diese Münze noch kleiner, als sie schon war, gestaltet würde. Nachträglich hat man sich aber doch entschlossen, die Änderung auch auf das Zehn-Sen-Stück auszudehnen, es dabei aber bei seiner bisherigen Größe zu belassen.

Durch die zu diesem Zweck erlassene Novelle vom 5. März 1907 wird das Gewicht der Zehn-Sen-Stücke, das bisher 0,7188 Momme oder 2,6955 Gramm betrug, auf 0,6 Momme oder 2,25 Gramm herabgesetzt. Ferner wird in diesem Falle auch die Legierung geändert. Während nämlich die Fünfzig- und Zwanzig-Sen-Stücke nach wie vor 800 Teile Silber und 200 Teile Kupfer enthalten, wird die Zusammensetzung der Zehn-Sen-Stücke auf 720 Teile Silber und 280 Teile Kupfer abgeändert.

Im Anschluß an das neue Gesetz ist eine Kaiserliche Verordnung Nr. 32 vom 12. März 1907 erlassen worden, welche die frühere über Gewicht, Durchmesser und Legierung der Münzen erlassene Kaiserliche Verordnung Nr. 144 vom 15. April 1897 bezüglich der Zehn-Sen-Stücke entsprechend abändert. Diese Verordnung tritt gleichzeitig mit dem Gesetz am 1. April d. J. in Kraft.

Lieferung von elektrischen Apparaten nach Baku.

Nach einer Mitteilung des britischen Vizekonsuls in Baku macht sich dort Nachfrage nach elektrischen Apparaten aller Art bemerkbar, und zwar nicht nur für Beleuchtungszwecke mittels elektrischen Lichtes, sondern auch für Bohr- und Pumpenarbeiten auf den Petroleumfeldern.

Transitbeförderung von Tee nach den Zollämtern Askabad, Bukhara, Khokand und Samarkand.

Gemäß einem Erlasse des russischen Finanzministers vom 15. Dezember 1906 ist die Transitbeförderung von grünem Tee nach den Zollämtern von Askabad, Bukhara, Khokand und Samarkand über 1) Odessa—Batum—Baku und 2) Odessa—Novorossisk—Petrowsk unter denselben Bedingungen zugelassen wie über Batum, Baku und Krasnovodsk.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin.
Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen-Berlin SW. 68.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft

1907, Juli. No. 10. VI. Jahrgang.

Die Hedschasbahn.

Von Bruno Simmersbach.

Während es zumeist wirtschaftliche, seltener schon strategische Motive sind, welche den Anstoß zu dem Bau einer Eisenbahnlinie geben, entspringt der Bau der Hedschasbahn lediglich religiösen Gründen. Wie schon in No. 6 dieser Zeitschrift im vorigen Jahre treffend hervorgehoben wurde, wäre es dem Sultan niemals geglückt, die erforderlichen Baugelder in Höhe von rund 200 Millionen Francs von seinen mosleminischen Untertanen beschaffen zu können, wenn nicht eben der religiöse Zweck der Eisenbahn in so eminentem Maße in den Vordergrund gestellt worden wäre. So aber brachten schon die ersten freiwilligen Sammlungen über 10 Millionen Francs auf, und durch die Ausschreibung bestimmter Steuern wurden für den Bau der Eisenbahn jährlich etwa 5½ Millionen Francs beschafft.

Auf Grund einer Besichtigungsreise sowie unter Benutzung amtlichen Materials hat der türkische General und frühere preußische Oberst Auler Pascha eine ausführliche Beschreibung der Hedschasbahn*) gebracht, die als Grundlage für die nachfolgenden kurzen Ausführungen dient.

Die Bahn hat übereinstimmend mit den meisten anderen Eisenbahnen Kleinasiens eine Spurweite von 1 m 5 cm und führt in einer Gesamtlänge von ca. 1770 km von Damaskus—Maân—Mudewwere nach Medina und von dort am Roten Meer entlang über Râbigh nach Mekka, von wo aus eine Zweigbahn nach Dschidde geführt werden soll. Die Eisenbahn erstreckt sich durch ein Gebiet, welches zwischen 31° und 34° N und 35° und 40° O liegt und das Ostjordanland sowie das arabische Wilajet Hedschas durchschneidet, Länder, die bisher nur wenig oder zum Teil noch ganz unbekannt sind und dem Forscher noch manches Ergebnis liefern dürften.

Die Bewässerung des Ostjordanlandes ist allgemein dürftig; der Wassermangel wird um so größer, je mehr man nach Süden gelangt, und erreicht seinen Höhepunkt im Wilajet Hedschas. In geologischer Beziehung besteht das von der Bahn zu durchschneidende Terrain im Hedschas sowohl wie im Ostjordanland aus Granit und Gneis als Grundstock. Hierauf lagert sehr harter Sandstein von braunroter Farbe, geologisch als nubischer Sandstein bekannt, und darauf wiederum Kreidekalk. Vielfach treten Basalte und Lavaarten hinzu, ja man nimmt an, daß zwischen Damaskus und Mekka eine fortlaufende Zone vulkanischer Eruptivgesteine sich befinde, jedenfalls zeigen sich zu beiden Seiten der Bahnlinie Damaskus—Maân zahlreiche Eruptionskrater. Im Norden haben bereits die Zersetzungsprodukte der Lava einen sehr fruchtbaren, rotbraun gefärbten Humus gebildet, auf dem vielfach Getreide und Mais gezogen wird, besonders in der Haurân-Ebene. Im Süden tritt der Kreidekalk und der Kreidemergel immer mehr zutage, und mit dem Verschwinden des rotbraunen Humus nimmt die Fruchtbarkeit des Bodens immer mehr ab, um schließlich gänzlich unbrauchbar für die Bebauung zu werden. Diese Kalksteinsteppe hält bis Mudewwere — 572 km ab Damaskus entfernt — an; dann folgt die Sandwüste (Nefûd) des nördlichen Arabien. An der westlichen Grenze dieser Wüste liegt der wenigste Sand, und hier wird auch die Bahn entlang geführt, denn es tritt hier vom Roten Meer aus die vulkanische Bergkette in ihrem ganzen Streichen dicht an die Bahn heran. Die Gegend ist unwirtlich und öde, im Innern der Wüste sogar nur mit Vorsicht und großer Anstrengung passierbar. Erst von Medina ab wird der Charakter der Gegend etwas freundlicher und abwechselungsreicher, selbst tropische Regen stellen sich hier ein.

Zu beiden Seiten der Hedschasbahn in ihrer ganzen Ausdehnung wohnen Araber, abgesehen von etwa 20000 Drusen im Haurângebiet. Die Verkehrssprache ist demgemäß auch das Arabische, und nur Beamte sowie Offiziere sind Türken. Soweit sich die Araber zum Ackerbau gewandt haben und somit seßhaft geworden sind, führen sie die Bezeichnung Fellachen, während ihre nomadisierenden Brüder Beduinen sind. Auf der Bahnstrecke Damaskus-Medina ist Maân das letzte Fellachendorf, da hier der anbau- und kulturfähige Boden aufhört. Die weiter in der Wüste verzeichneten Ortsnamen bedeuten entweder einen Brunnen oder einen Chan oder ein befestigstes Kastell zum Schutze der Pilgerkarawanen sowie der Brunnen und Oasen gegen Überfälle der Beduinen. Sultan Abdul Hamid, welcher die Vorteile der Hedschasbahn zu erkennen wußte, erließ am 1. Mai 1906 das Jradé zum Beginn des Bahnbaues. Dem religiösen Zwecke gemäß wurden dem Baue der Bahn zahlreiche private Mittel aus der ganzen moslemitischen Welt zugeführt, außerdem aber bestimmte die türkische Regierung gewisse Stempelsteuern sowie den Ertrag der Felle der während des Beiramfestes geschlachteten Hammel zu Bahngeldern. Endlich wurden noch als Quellen zukünftiger Einnahmen der Hedschasbahn die Phosphatlager bei Es Salt und die Schwefelquellen bei Hamma zur Ausbeutung überwiesen. Bis zum 1. September 1905 erzielte solchergestalt die Bahnverwaltung schon 46,7 Millionen Francs an Gesamteinnahmen, was einem jährlichen Ertrage von 7½ Millionen entspricht. Neben einer Generalkommission für den Bau der Hedschasbahn, deren Sitz Konstantinopel ist, besteht eine lokale Kommission mit dem Sitz in Damaskus. Die technische Leitung des Bahnbaues ruht in den Händen des deutschen Oberingenieurs Meißner-Pascha, dem zehn fremde und fünfundzwanzig türkische Ingenieure zur Hand stehen. Um die Arbeiterfrage, besonders im Gebiet der Wüste einer

*) Dr. A. Petermanns Mitteilungen. Ergänzungsheft No. 154 (Gotha, Justus Perthes). Die Hedschasbahn. 80 Seiten, 1 Karte, 1 Blatt Profile. Abgeschlossen 22. August 1906. Preis M. 6.—

glücklichen Lösung entgegen zuführen und auch aus Gründen der Billigkeit wurden reichlich türkische Truppen zu dem Bahnbau herangezogen. Es arbeiten dort 5650 Soldaten, und zwar 3000 Infanterie, 200 Pioniere, 2400 Eisenbahner und 50 Mann der Telegraphenkompagnie. Diese Soldaten finden in der Weise Verwendung, daß die Infanterie die Erdarbeiten ausführt, während die Eisenbahntruppen die Bettung herstellen, Schienen legen und kleinere Maurerarbeiten durchführen. Die Pioniere sind in die einzelnen Werkstätten verteilt, während die Leute der Telegraphenkompagnie beim Bau des Eisenbahntelegraphen verwendet werden. Es bestand schon eine in französischem Besitz stehende Bahnlinie Damaskus-Müseirib, welche die Verwaltung der Hedschasbahn gern erstanden hätte, da hierdurch 120 km Bahnbau erspart wurden. An der hohen Forderung von 7 Millionen Francs scheiterten jedoch die Ankaufsverhandlungen, dagegen wurde von einer englischen Gesellschaft die Zweiglinie Haifâ-Bêisan günstig erworben. Weitere Grunderwerbungen waren somit nicht notwendig, da der Sultan unbeschränkte Verfügung über Grund und Boden seines Reiches hat. Wo Gelände im Staatsinteresse zu Bauten notwendig ist, da wird es auch genommen, ohne daß der Eigentümer gefragt wird. Ein türkischer Ingenieur, Muchtar Bey, hat die ganze Bahnlinie erkundet und vermessen. Er hat sich zu diesem Zwecke einer Karawane anschließen müssen, die von Damaskus nach Mekka pilgerte. Die eigentlichen Arbeiten begannen sehr bald mit dem Bau des Bahntelegraphen und dem Ausbau der Strecke Müseirib-Der'â und Fortsetzung nach Maân. Da an dieser Linie ohne Unterbrechung gearbeitet werden konnte, so konnten die einzelnen Teilstrecken sehr schnell dem Betrieb übergeben werden. Es wurden jeweils am 1. September eröffnet die Strecke Müseirib-Der'â 1901, Der'â-Serka 1902, Serka-Katrâne 1903 und Katrâne-Maân 1904. Nachdem die Verhandlungen mit der englischen Gesellschaft beendet waren, ließ Meißner-Pascha sogleich die Zweigbahn Haifâ-Müseirib bauen. Die Strecke Haifâ bis zum Jordan konnte am 1. September 1904 dem Betrieb übergeben werden, und die Schlußstrecke Jordan-Müseirib ein Jahr später. Der Bau der Anfangsstrecke der Hedschasbahn Damaskus-Der'â mußte wegen der Verhandlungen mit der französischen Eisenbahngesellschaft mehrfach unterbrochen werden. Als schließlich endgültig der Bau einer der französischen Linie parallel laufenden Bahn beschlossen war, wurde nach 1 Jahr langer Unterbrechung der Bau dieser Strecke wieder aufgenommen. Die Linie Damaskus-Der'â war infolge dieser Umstände erst am 1. September 1903 betriebsfertig, wo gleichzeitig die Betriebseröffnung schon bis nach Katrâne stattfand. Im Laufe des Jahres 1906 gelangte gelegentlich der Pilgerfahrt die Teilstrecke Maân-Mudewwere, dann im Sommer noch die Strecke Mudewwere-Sat-ul Hadsch zur Eröffnung. Bis zum Ablauf des Jahres 1906 hoffte Meißner die Station Tebuk zu erreichen, womit 692 km der Hedschasbahn fertiggestellt sein würden. Das Material zum Bau der Eisenbahn wird mit Ausnahme einiger Waggons aus dem Auslande bezogen, und zwar das Streckenmaterial aus Deutschland, Belgien und Amerika, das rollende Material aus Deutschland und Belgien. Das zum Bau notwendige Steinmaterial findet sich in vorzüglicher Qualität an Ort und Stelle vor, auch darf es den vorhandenen Steinbrüchen unentgeltlich entnommen werden. Um einen Begriff von den zahlreichen Kunstbauten anzugeben, welche der Unterbau der Bahn erfordert hat, möge die Strecke Damaskus-Mudewwere hier angeführt werden. Auf dieser Strecke wurden nämlich 462 Brücken, 271 Aquädukte und 799 Durchlässe, im ganzen also 1532 Kunstbauten errichtet, darunter ein großer, 20 Meter hoher Viadukt mit 10 Bogen von je 12 Metern Spannweite bei Ammân und ein 140 Meter langer Tunnel zwischen Ammân und Kassr. Nur eine einzige, 15 Meter lange Brücke besteht aus Eisenkonstruktion, alle anderen Bauten sind in Mauerwerk ausgeführt, wozu der Kalk- und Sandstein, welcher fast auf der ganzen Strecke zu finden ist, ein vorzügliches Material abgab. Zu Beginn, auf einer kurzen Strecke der Bahn, wurden die Schienen auf hölzerne Schwellen verlegt; da diese sich jedoch in dem heißen Klima nicht bewährten, so wurden nachher nur noch eiserne Schwellen verwandt. Ebenso wie die Hauptbahn, ist auch die Zweigbahn Haifâ-Der'â gebaut, nur daß hier bei der Überbrückung des tiefdurchschnittenen Jarmuktales sowie des Jordan eiserne Brücken erbaut wurden. Die Haifâbahn hat insgesamt 141 Brücken größeren und und kleineren Stils erhalten, von denen 83 allein zwischen dem Jordan und der Station Müseirib erbaut wurden. Im Jarmuktal waren ferner noch acht Tunnels in einer Gesamtlänge von 1100 Metern erforderlich.

Der ganze Eisenbahndienst wird in bezug auf den Betrieb lediglich von Ausländern, Deutschen, Franzosen und Österreichern, gehandhabt, während das Unterpersonal, Stationsvorsteher, Lokomotivführer etc. bis zu den Streckenarbeitern, größtenteils aus Eingeborenen besteht. Die Betriebsdirektion befindet sich aus baulichen Gründen vorläufig in Haifâ, sie wird jedoch nach Beendigung des Bahnbaues wahrscheinlich nach Damaskus gelegt werden. Ein Betriebsunterdirektor ist in Der'â, dem Knotenpunkt der Haupt- und Zweigbahn, stationiert. Die großen Werkstätten für Reparaturen aller Art, sowie der gesamte Lokomotiv- und Wagenpark befinden sich in Damaskus, wo auch der Sitz der Werkstättendirektion ist. Auch verfügt die Bahn noch über Reparaturwerkstätten in Der'â, Maân und Haifâ, weitere sind noch im Bau begriffen. Zur Wasserversorgung sind in Entfernungen von 30 bis 70 km Wasserstationen angelegt, die aus Brunnen oder aus Zisternen gespeist werden. Die Speisung erfolgt mittels Dampfpumpen oder Windmotoren. Interessant ist es, aus der genauen Streckenbeschreibung der Bahnlinie zu ersehen, daß man auf eine ganze Reihe altgriechischer und römischer Kunstbauten gestoßen ist; alte Kastelle, Theater, Thermen, Zisternen etc. Die beiden größten Zisternen aus römischer Zeit fassen 70000 und 36000 Kubikmeter Wasser, doch sind sie unbedeckt und von nur geringer Tiefe, daher monatelang ohne Wasser. Die Bahnverwaltung hat zur ständigen Beschaffung von Wasser tiefe Brunnen graben lassen, die auch im Hochsommer nicht versiegen. Die Lokomotiven schleppen im Tender 8 bis 12 Kubikmeter Wasser mit, auch hat man Zisternenwagen zum Wassertransport eingestellt. Ein solcher provisorischer Zisternenwagen ist ein gewöhnlicher offener Güterwagen, der zwei Wasserreservoire zu je 8 Kubikmeter trägt, also 16000 kg Wasser, eine gewiß starke Leistung für eine Bahn von nur 1 Meter Spurweite. Der Bestand an rollendem Material nach dem Status vom 1. September 1906 beziffert sich auf 43 Lokomotiven, 522 Güterwagen aller Art und 31 Personenwagen. Die Lokomotiven sind fast durchweg deutsches Fabrikat, ebenso die Personenwagen. Im Marinearsenal zu Konstantinopel ist der einzige Personenwagen 1. Klasse sowie der für die Pilgerzüge bestimmte Moscheenwagen erbaut worden. Besondere Zisternenwagen zum Wassertransport sind 15 Stück zu 25 t (!) Fassung vorgesehen. Bei 12 Kubikmeter Wasser-

haltung können die Lokomotiven bis zu 90 km zurücklegen; die Fahrgeschwindigkeit beträgt 20 bis 30 km in der Stunde. Das Brennmaterial für die Lokomotiven ist Steinkohle, die aus dem Auslande beschafft wird. Die Hauptkohlenlager befinden sich in Damaskus und Haifâ. Von dort muß der Brennmaterialbedarf bis nach Medina hin, also 1400 km weit gedeckt werden.

Die zu dem Bahnbau kommandierten Soldaten erhalten ihre Garnisonlöhnung sowie für ihre Bahnarbeiten besondere Löhne, die im allgemeinen sich auf drei Piaster = 51 Pfennig täglich bemessen. Auch die Offiziere erhalten eine entsprechende Zulage. Diese Zulagen werden aus dem Fonds der Hedschasbahn bestritten, während die normalen Löhne sowie Gehälter das Kriegsministerium zahlt. In den ersten fünf Baujahren unter Meißner wurden jährlich 150 km Eisenbahn fertiggestellt, was in anbetracht der klimatischen Verhältnisse und der Wasserschwierigkeiten als ein sehr günstiges Ergebnis bezeichnet werden muß. Die Baukosten einschließlich alles rollenden Materials stellten sich ursprünglich — bis zum 1. September 1903 — auf 35000 Francs pro Kilometer. Durch den Bau der teueren Bahnstrecke über das Jarmuktal ergab sich Ende 1905 eine Durchschnittssumme von 50000 Francs pro Kilometer. Diese Summen sind als niedrig anzusehen. Bei Annahme einer gleichen Leistung von 150 km jährlicher Bahnlinie hätte die Bahn am 31. Dezember 1910 Medina erreicht und am 31. Dezember 1913 Mekka.

Die Hedschasbahn trägt eine doppelte Bedeutung. Einmal wird sie, ihrem religiösen Zweck entsprechend, den Tausenden von Pilgern die Beschwerlichkeiten der langen Karawanenreise nach den heiligen Städten ersparen und sie schon nach wenigen Tagen an ihr Ziel bringen. Bei dem religiösen Sinne der Mohammedaner wird dieser Bahnbau nach Aulers Ansicht jedenfalls eine wesentliche Förderung und Kräftigung des Islam zur Folge haben. Sodann hat die Bahn auch eine militärische Bedeutung dadurch, daß die Araberstämme im Süden am Roten Meere besser unter Aufsicht genommen werden können und die Regierung infolge der Möglichkeit, schnell Truppen herbeizuschaffen, jede Unruhe dort recht bald unterdrücken kann. Auch die wirtschaftliche Erschließung der reichen Getreidegebiete des Haurân und des Adschlûn wird von großer Bedeutung sein.

Der Gedanke, diese Hedschasbahn zu erbauen, wird sich dem Islam sowohl wie der Türkei in jeder Hinsicht als vorteilhaft und fruchtbringend erweisen.

Von der ersten parlamentarischen Studienreise nach Ostasien.

(Fortsetzung.)

Von Oberst z. D. A. Janke.

II.

Erst auf der Rückreise konnten wir Aden, diesem interessanten Gibraltar des Ostens, einen Besuch abstatten. Kahl, vegetationslos und furchtbar zerklüftet sind die Berge der Halbinsel, welche nur durch einen schmalen Landstreifen von 1233 m Breite, ähnlich wie Gibraltar, an welches auch die in den Fels gehauenen Befestigungswerke erinnern, mit dem Festlande zusammenhängt. Ausgefüllt wird die 20 qkm große Halbinsel durch einen erloschenen Vulkan mit steilen Rändern, dessen oberster Punkt, der Dj. Schamschan, 531 m hoch ist. Es heißt, der Fluch Gottes ruhe auf diesem Stück Erde, weil dort Kain seinen Bruder erschlagen habe. Aden gilt als einer der heißesten Orte der Welt und wird bei den englischen Offizieren des „Teufels Punschkessel" genannt. Der Krater ist nach der Seeseite geöffnet. Zwischen ihm und dem Dj. Hassân liegt am Eingange zur Tuwaji-Bai, die einen vorzüglichen Hafen bildet, der moderne Ort Steamer Point mit Hôtel de l'Europe, Post und Telegraph, Wohnungen der Konsuln, Kaufläden, Faktoreien, Kohlenmagazinen und Werften. An Stelle des abwesenden Konsuls Schmock wurden wir von seinem Vertreter Meyer als Agenten des Norddeutschen Lloyd empfangen, der uns auch bei den Einkäufen außerordentlich behilflich war. Hauptgegenstände sind Straußenfedern, welche durch indische, arabische und jüdische Händler aus dem Innern von Arabien kommen. Sonst werden von diesem Warendepot noch Waffen, Harz, Gewürze, Felle, Häute, Hörner, Schwerter der Sägefische ausgeführt.

Die eigentliche Stadt Aden (42000 Einwohner, meist Mohammedaner, Somalis, Hindus, 2500 Christen, 2120 Juden, 100 Europäer darunter 11 Deutsche) liegt 5 englische Meilen südöstlich vom Hafen, 37 m über dem Meere und gegenüber der befestigten Insel Sirah. Der Weg dorthin führt an Salinen, Kohlenlagern, Truppen- und Polizeistationen vorbei durch einen Tunnel und wird belebt von Karawanen, Ziegen- und Schafherden. Das einhöckrige Kamel wird zum Reiten und Fahren benutzt. Sehenswert sind die Zisternen (Tanks), welche von den Römern herrühren sollen und von den Engländern seit ihrer Besitzergreifung ausgebaut sind. Sie sind in einer vom Dj. Schamschan herkommenden Schlucht etagenförmig hinter- und übereinander in 10 Abteilungen angelegt, ausgemauert und betoniert, so daß kein Tropfen des Regenwassers verloren gehen soll. Sie fassen 30 Millionen Gallonen = 135 Millionen Liter. Der Regen bleibt jedoch Jahre lang völlig aus. In der Nähe sind Brunnen angelegt und neben ihnen gedeiht etwas Vegetation. Es sollen im ganzen 150 Brunnen von 36,6—36,4 m Tiefe in den Fels gehauen sein, von denen 50 Trinkwasser geben. Abgesehen hiervon ist die Bevölkerung auf Destillation von Seewasser angewiesen.

Der Ort hieß im Altertum Adana, Athana, war auch im Mittelalter von Bedeutung, nachher aber in Verfall geraten (600 Einwohner), als 1838 der britische Kapitän Haines den Sultan von Aden zur Abtretung bewog. Als dieser jedoch die Übergabe verweigerte, sahen sich die Engländer genötigt, die Stadt am 11. Januar 1839 mit Gewalt zu nehmen. Sie haben sie seitdem stark befestigt, weil sie seit Eröffnung des Suezkanals außerordentliche Bedeutung als Kohlendepot und als Flottenstation gewonnen hat, welche den Eingang zum Roten Meere blockieren kann. Aden ist ein wichtiger Stützpunkt auf dem Wege nach Ostindien sowohl in kommerzieller als in politischer Beziehung. Es sichert Englands Einfluß auf Ostafrika und auf Arabien

Es hat mit dem Sultan des Hinterlandes Lahag oder Abdeli, der von der Türkei ganz unabhängig in Hautha residiert, einen Vertrag abgeschlossen und zahlt ihm Subsidiengelder. Die Churia-Muria-Inseln an der Südküste von Arabien sind seit 1854 in englischem Besitz.

Das british settlement of Aden umfaßt 54 qkm und ist mit Perim wegen seiner Bedeutung für Indien der Präsidentschaft Bombay unterstellt. Seit 1864 hat der Resident größere Selbständigkeit.

Der Schiffsverkehr belief sich 1903/04 auf 1369 Schiffe mit 284299.7 Reg. Tons. Von diesen entfallen auf England 704, Britisch-Indien 153, Deutschland 153, Frankreich 136, Österreich 97, Italien 83, Rußland 19, Holland 17, Norwegen 3, Türkei-Ägypten 3, Amerika 1. Die Einfuhr wird für 1899 auf 45,85, die Ausfuhr auf 38,48 Millionen Mark bewertet. Die Bedeutung von Aden als Umschlagshafen wächst, auch scheint es, als wenn die deutschen Handelsinteressen sich verstärken werden. Außer seiner Landverbindung mit Arabien ist Aden wichtig als Zentralpunkt für einen Teil des Handels aus dem Persischen Golf und der Somali-Küste. Auch hier hat die Zahl der deutschen Einkäufer von Häuten, Fellen, Tierhörnern seit einigen Jahren erheblich zugenommen. Die Errichtung der deutschen Gesandtschaft in Abessinien wird nicht ohne Einfluß auf den Handel über Djibuti sein.

Nach Aden kommt die sechstägige Fahrt durch den Indischen Ozean nach Colombo. Der Südwest-Monsun setzte ein und brachte in Höhe des Cap Guardafui erwünschte Abkühlung und etwas bewegte See; es begannen die langen Wellen des Ozeans. Am zweiten Tage wird an der Nordküste der Insel Sokotra entlang gefahren, welche ruhige See brachte. Sokotra, verderbt aus Dioskorides, wurde 1835 von den Engländern besetzt, 1838 wegen des ungesunden Klimas aufgegeben und 1876 durch Vertrag mit dem dortigen Sultan, der nichts an eine fremde Macht veräußern, die innere Verwaltung aber selbst besorgen darf, wieder erworben und 1886 offiziell von Aden aus in Besitz genommen. Die Zwischeninseln the Brothers und Abd-el-Kuri lassen auf einen vorgeschichtlichen Zusammenhang mit dem Kap Guardafui schließen. Die Nordküste der 130 km langen Insel ist kahl, steil und meist unbewohnt. An der Nordwestküste liegt Gollonsir, früher Verbannungsplatz, in der Mitte die Hauptstadt Tamarida mit 1000 Einwohnern. Über ihr erhebt sich der Dj. Hagghier bis 1420 m. Im Innern gibt es bewaldete Gebirge mit üppiger Vegetation. Die Bevölkerung der ganzen Insel wird auf 4000 geschätzt.

Östlich von Sokotra begann der Südwest-Monsun wieder, so daß das Schiff ziemlich in Bewegung gesetzt wurde und bei den Mahlzeiten die Gestelle an den Tischen befestigt werden mußten. Aber genau nach 36 Stunden, wie der Kapitän vorausgesagt, flaute er wieder ab. Am 14. August wurde an Bord der Geburtstag Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Heinrich gefeiert. Das Meer war belebt durch Hunderte von fliegenden Fischen, von denen einer sich sogar durch ein Kabinenfenster verirrte. Auch Wale zeigten sich. Wir erfreuten uns der wundervollen Färbung des Meeres, welche zwischen dunkelblau bis lichtbau und grünlich wechselte.

Erst am fünften Tage fährt man durch den Acht-Grad-Kanal dicht südlich der kleinen Insel Minikoi vorbei. Sie liegt zwischen den Lakkadiven im Norden und den Malediven im Süden, ist 5—6 Seemeilen lang, 2—3 Seemeilen breit, ganz niedrig (bis 37 m) und mit Kokospalmen dicht besetzt. Das Felsatoll ist auf der West- und Nordseite vorgelagert und teilweise auch schon mit Palmen bedeckt; dazwischen erschien das Wasser in herrlich grüner Beleuchtung. Im Innern liegt die Ortschaft Kacheri mit 200 Einwohnern, die sich früher mit Seeräuberei beschäftigt haben und in einfachen Hütten wohnen. Auf der Insel befindet sich ein Leuchtturm und ein meteorologisches Observatorium. Wir sahen an der Ostküste ein Wrack, welches von der Privatjacht eines Grafen Festetich herrühren soll. Ein tropischer Regen trug trotz seiner Stärke nur wenig zur Abkühlung bei. Am sechsten Tage in der Frühe des 17. August näherten wir uns Colombo.

(Schluß folgt.)

Die Entwicklung des Kiautschou-Gebiets in der Zeit vom Oktober 1905 bis Oktober 1906.*)

Von Oberleutnant W. Kolshorn.

„Die Entwicklung des Schutzgebiets im Berichtsjahre zeigt einen ruhigen, stetigen Fortschritt auf allen Gebieten des Wirtschaftslebens" so kann mit Recht die Denkschrift in ihrer Einleitung betonen. Denn „die Erwartungen, welche hinsichtlich des Zeitmaßes wie der Art des wirtschaftlichen Aufschwunges der Kolonie in früheren Denkschriften ausgesprochen sind, haben sich bisher durchaus erfüllt."

Am deutlichsten zeigt sich dies in der Entwicklung des Handels. Trotz der gedrückten Geschäftslage, die besonders gegen Schluß des Berichtsjahres den asiatischen Handel beherrschte, und trotzdem die Ernte in einem großen Teil Schantungs und der benachbarten Provinzen sehr schlecht war (Hungersnöte), ist der Handel des Schutzgebiets beträchtlich gewachsen.

Übersicht über den Handel Tsingtaus 1901—1906.

	Wert				
	1. Okt. 1901/02	1. Okt. 1902/03	1. Okt. 1903/04	1. Okt. 1904/05	1. Okt. 1905/06
	Dollar[1])	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar
Gesamteinfuhr von Waren nichtchinesischen Ursprungs (ausschließlich Materialien für Eisenbahn u. Bergbau[2]) . .	4217000	8320069	11985041	16339478	22269067
Gesamteinfuhr von Waren chinesischen Ursprungs	2512500	4502395	5501887	6095646	6796528
Gesamtausfuhr	2644500	4454268	7374334	9991472	10385375
Zusammen:	9374000	17276732	24861262	32426596	39450970

[1]) Dollar (mex.) z. Z. etwa 2,38 M.

[2]) Die im Berichtsjahre eingeführten Materalien für Eisenbahn und Bergbau sind in obigen Ziffern nicht einbegriffen; sie hatten einen Wert von 1 216 391 Dollar gegen 661 995 Dollar in 1904/05, 1 946 200 Dollar in 1903/04, 3 288 900 Dollar in 1902/03 und 3 639 000 Dollar in 1901/02.

*) Nach der dem Reichstag zugegangenen Denkschrift. Berlin 1907. Gedruckt in der Reichsdruckerei, in Kommission bei Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Preis 3,00 M.

Wie die vorstehende Tabelle zeigt, hat der Handel Tsingtaus gegen das Vorjahr um 7 Mill. Dollar, d. h. 21,6% zugenommen. Von dieser Steigerung entfielen fast 6 Mill. Dollar auf die Einfuhr von Waren nichtchinesischen Ursprungs (es stieg z. B. der Wert der eingeführten Baumwollwaren um rund 3,3 Mill. Dollar, der des Petroleums von 447000 Dollar auf 689000 Dollar und der des Zuckers von 286000 Dollar auf 863000 Dollar). Die Ausfuhr hatte, abgesehen von den oben erwähnten ungünstigen Verhältnissen, auch unter dem dauernd steigenden Silberkurse zu leiden. Immerhin ist auch hierin eine kleine Steigerung, nämlich von 9,9 Millionen auf 10,3 Millionen erfolgt. Besonders erfreulich ist die Bedeutung der Zunahme in der Ausfuhr von Strohborte, deren Wert auf 4410029 Dollar gegen 2786421 Dollar im Vorjahre stieg; in diesem Handelsartikel ist Tsingtau damit der bei weitem bedeutendste Ausfuhrhafen geworden. In der Seidenausfuhr ist leider ein Rückgang zu verzeichnen, der aber hoffentlich nur von vorübergehender Natur ist. Wichtig für die Förderung des Handels ist die in kurzem (voraussichtlich Mai dieses Jahres) erfolgende Ausgabe von Banknoten durch die Deutsch-Asiatische Bank. Diese Banknoten werden im Betrage von 1, 5, 10, 25 und 50 Dollar sowie von 1, 5, 10 und 20 Tael, und zwar außer in Tsingtau auch in Tientsin, Schanghai, Hankon und Peking ausgegeben. Mindestens 500000 Dollar solcher Noten müssen in Tsingtau in Umlauf gesetzt werden. Die Sicherheitsleistung für die umlaufenden Noten, die in der Reichsdruckerei in Berlin hergestellt wurden, ist durch Bürgschaftsleistung unserer bedeutendsten einheimischen Bankinstitute in Form von Sichtwechseln von mindestens je 100000 M. bewirkt. Auch durch Hinterlegung von Wertpapieren und Bestellung von Hypotheken kann Sicherheit geleistet werden; doch ist hiervon vorläufig kein Gebrauch gemacht worden. Die Bank ist außerdem verpflichtet, jederzeit reichlich bare Deckungsmittel bereit zu halten, um präsentierte Noten stets sofort einlösen zu können. 1 % des durchschnittlichen täglichen Notenumlaufs fließen der Gouvernementskasse jährlich als Bareinnahme zu.

An eine Ausgabe der Noten in Markwährung war natürlich nicht zu denken, denn bei der Kleinheit des Schutzgebietes und bei dem geschäftlichen Zusammenhang mit den alten Handelsemporien Schanghai und Tientsin würde die Markwährung nicht eine Erleichterung, sondern eine Erschwerung des Handels bedeuten. Der Wirrwarr des ostasiatischen Münzsystems würde dadurch noch mehr erhöht den Interessen der Kolonie aber mit einer solchen aus falsch angewandtem Patriotismus hervorgegangenen Selbständigkeit in der Währungsfrage nur geschadet sein. Statt staatlichen Papiergeldes die Notenausgabe einer Privatbank zu übertragen, erschien deshalb angebracht, da in China gewohnheitsmäßig nur die Banken Papiergeld ausgeben, und die Deutsch-Asiatische Bank durch ihre Niederlassungen und Geschäftsverbindungen bei ihrer anerkannten Solidität am besten in der Lage ist, die Noten in den allgemeinen Verkehr zu bringen. (Fortsetzung folgt.)

Asien im Monat Juni.

Der Herrscher des Landes vom weißen Elefanten, der Heimat der gelben Robe, der Freien, d. h. der Thais, der König von Siam, weilt zur Zeit in Europa. Den deutschen Kaiser und die deutsche Hauptstadt hat er bisher nicht mit seinem Besuche beehrt, und man hat überhaupt verhältnismäßig wenig von ihm Notiz genommen. Siam ist das einzige ostasiatische Reich, das trotz einer gewissen Ausdehnung und trotz wertvoller wirtschaftlicher Grundlagen keinerlei Territorial-Expansionen anstrebt und das durch die Eifersucht der europäischen Mächte im ruhigen Gleichgewicht erhalten wird. Eine siamesische Politik kennt man in Europa aus diesem Grunde nicht, und durch den Herrscher allein läßt sich eine wirtschaftliche Einwirkung kaum ausführen.

Für unsere Jugenderinnerung trägt das Land Siam einen mehr oder weniger romantischen Charakter; als das Land des weißen Elefanten, das eigentliche Land Buddhas, die Heimat eines vorzüglichen Reis, liegt es uns im Sinn. Tatsächlich behauptet der weiße Elefant mit Recht seinen Platz in der Mitte des siamesischen Staatswappens, er ist in zwiefacher Beziehung für Siam bedeutsam, einmal ist der Elefant neben dem kurzen, gedrungenen Ponny in Siam das begehrteste und unstreitig nützlichste Haustier. In den 12 Distrikten, auf die sich die letzten Volkszählungen erstreckt haben, gibt es nicht weniger als 3036 als Haustiere gehaltene Elefanten. Für das Tragen der Lasten, insbesondere in den zahlreichen Sumpfgegenden, ist das gewaltige Tier unentbehrlich. Der weiße Elefant aber gilt als eine Inkarnation Buddhas; seine Bedeutung hängt mit derjenigen der Seelenwanderung nahe zusammen. Demjenigen, in dessen Herde ein weißer, will sagen hellbrauner, Elefant geboren wird, werden hohe Ehren zuteil, und keine Regierung gilt als glücklicher und ruhmvoller als diejenige, unter der möglichst viel weiße Elefanten zur Welt kommen. Diese buddhistische Auffassung ist um so wirksamer, als fast das ganze Land dem Buddhismus angehört. Siam zählt nicht weniger als 64114 Priester, die durch ihre gelbe Amtskleidung dem Land den Beinamen des „Reiches der gelben Robe" gegeben haben; überall und allerorten begegnet man ihnen, und nur 2939 gehören nicht dem Buddhadienst an. Unter den ca. sieben Millionen Einwohnern des Landes machen die Priester also beinahe 4% aus. Auf je 174 Häuser kommt immer ein Tempel, deren das Land 6053 zählt.

Man würde indessen fehlgehen, wenn man meinte, daß das Land sich lediglich des Elefanten und des Ponnys als Verkehrsmittel bediente. Es besitzt nicht nur zahlreiche natürliche Wasserstraßen — hatte doch Bangkok noch vor nicht ferner Zeit mit Recht den Beinamen des östlichen Venedigs —, sondern es verfügt vor allen Dingen bereits über ein recht ausgedehntes Eisenbahnnetz. Siam, in dem man im Jahre 1897 den ersten Spatenstich für den Eisenbahnbau tat, hat zur Zeit Staatsbahnen in Länge von 575 Kilometern; 162 weitere Kilometer sind im Bau begriffen und 324 projektiert. Die Einnahmen aus dem Eisenbahnverkehr waren vom Jahre 1900 bis 1903 um 20,6%, der Reingewinn um 30%, der Frachtverkehr um 27% gestiegen. Zirka 40—50 Millionen Mark sind im staatlichen Eisenbahn-Budget investiert, die nach einer Abschreibung von 10% eine Verzinsung von 4,45% ergeben

Sämtliche Bahnbauten sind aus Überschüssen des Staatsbudgets hergestellt. Erst ganz neuerdings hat man eine bescheidene äußere Anleihe aufgenommen. Für uns aber von besonderer Bedeutung ist der Umstand, daß sich bekanntlich die gesamte Eisenbahnverwaltung Siams in deutschen Händen befindet.

Die wirtschaftliche Entwicklung Siams findet sich in aufsteigender Linie. Im letzten Jahre belief sich die Einfuhr bereits auf 78 Millionen Tikals, d. h. sie ist seit dem Jahre 1900 um 80% gestiegen. Die Ausfuhr hat sich im gleichen Zeitraum sogar um 88% vermehrt; sie betrug 1904 nicht weniger als 179 Millionen im Wert, eine Summe, von der 80% auf Reis, der Rest zum größten Teil auf Teakholz entfiel. In der Nähe der Hauptstadt Bangkok arbeiten 84 große Reismühlen, übrigens meist in chinesichem Besitz.

Es ist bekannt, daß nicht nur die Eisenbahn, sondern das Verkehrswesen überhaupt in Siam unter deutschem Einflusse steht. Seitdem der Norddeutsche Loyd die Holt-Linie von Singapore nach Bangkok und die Schanghai-Linie von Hongkong nach Bangkok sich einverleibt hat, ist die deutsche Flagge vorherrschend geworden. Im Jahre 1892 nahm die britische Flagge 86% des Schiffsverkehrs, die deutsche dagegen nur 7% in Anspruch. Nach 10 Jahren, d. h. im Jahre 1902, gehörten der britischen Flagge nur noch 13%, der deutschen dagegen 60% des Schiffsverkehrs an. Allerdings ist die britische Flagge im letzten Jahre auf 19% gestiegen. Neuerdings versuchen sowohl Japan als Frankreich, auf den beiden genannten Linien durch Errichtung von Konkurrenz-Gesellschaften Deutschland den Frachtenverkehr streitig zu machen; ob mit irgend einem Erfolg, wird sich erst später herausstellen. Die dritte Macht im Schiffsverkehr Siams ist übrigens Norwegen. Man hat von dieser Vormachtstellung Deutschlands sehr viel Wesens machen wollen, objektiv ausländische Beurteiler sind indessen der Ansicht, daß die tatsächlichen Vorteile bei dieser Umwandlung zugunsten Deutschlands nicht allzu hoch anzuschlagen seien. Als Ausgleichsfaktor müsse man jedenfalls die unangenehme und gereizte Stimmung in Betracht ziehen, welcher die englische Geschäftswelt des Ostens seitdem Deutschland gegenüber anheimgefallen ist.

Als charakteristisch muß es bezeichnet werden, daß auch in Siam, wie in den meisten übrigen Ländern des ostasiatischen Gebietes, im Haupteinfuhrartikel, Baumwollwaren, Deutschland eine untergeordnete Rolle spielt; nur wenig kommt aus Deutschland und Holland, der Löwenanteil kommt aus Indien, der Schweiz und England. Beispielsweise werden die Grays und weißen Schirtings, die von Singapore aus importiert werden, in Indien und Manchester gefertigt. Es ist bekannt, daß die deutsche Textil-Industrie, die doch eine der größten Export-Industrien der Welt darstellt, in bezug auf den Osten bisher eine geradezu erstaunliche Schwerfälligkeit gezeigt hat. Im Osten werden Artikel gebraucht, die wesentlich geringer in Qualität sind, als das sonst in Deutschland hergestellte Produkt. Man könne sich nicht in der Fabrikation verschlechtern, wird von den deutschen Baumwoll- und Wollfabrikanten erwidert, wenn man sie darauf aufmerksam macht, daß der größte Markt der Welt in Textilwaren künftig der Osten sein wird. Meines Erachtens wird dabei vergessen, daß auch der Osten allmählich zu besseren Qualitäten übergehen wird, und daß man deshalb nicht müde werden soll, dem asiatischen Geschmack entsprechende Muster auch besserer Textilwaren drüben zu präsentieren. Gelegentlich der für das Ende des Jahres 1909 geplanten Internationalen Industrie-Ausstellung in Schanghai wird hierfür wiederum eine bedeutungsvolle Gelegenheit sich bieten; möge die deutsche Industrie diese Gelegenheit nicht wieder vorübergehen lassen. Es steht zu befürchten, daß bei weiterer Vernachlässigung dieses Feldes die deutsche Einfuhr von klügeren Konkurrenten auch auf anderen beachtenswerten bzw. ähnlich liegenden Produktionsgebieten verdrängt werden dürfte. Es ist richtig, daß eine Konkurrenz in ganz geringwertiger Ware, insbesondere auf dem Gebiete der Baumwollfabrikation, Japan gegenüber sehr schwer durchzuführen wäre, noch schwerer wohl der mit gutem Bedacht von England begründeten indischen Textilindustrie gegenüber, als deren Zentrum Kalkutta gelten kann. Dennoch aber soll man, wie gesagt, nicht versäumen, sich beizeiten einen Anteil an einem Markte zu sichern, der von fast unabsehbarer Ausdehnung sein dürfte und dessen eigentliche Bedürfnisse und Entwicklungsfähigkeit man für die Zukunft heute noch gar nicht übersehen kann.

Einen nicht unwesentlichen Handelsartikel bildet in Siam die Seide, die gewissermaßen im Veredelungsverkehr, nämlich zum Schwarzfärben, von Hongkong herübergebracht wird. Siam besitzt nämlich eine eigentümliche Sumpfbeere als Färbemittel, die den Transport nicht verträgt und die deshalb von dem zu färbenden Produkt an Ort und Stelle aufgesucht werden muß. Drucksachen bezieht Siam aus England, Tabak aus den Vereinigten Staaten, Zement aus Dänemark, Porzellan aus China, Eisen und Messer haben nicht weniger als 15 Importländer, darunter in erster Linie Deutschland, die Vereinigten Staaten und England. Lampen kommen von Hongkong herüber, auch aus Deutschland, Maschinen in erster Linie aus Deutschland, daneben auch aus England und den Vereinigten Staaten, Petroleum kommt fast ausschließlich vom benachbarten Sumatra. Was die Herkunftsplätze angeht, so kommen 22% der Einfuhr aus Singapore, 24% aus Hongkong, 19,5% aus England, mit Ausschluß Indiens, und 4,5% aus China. Von den europäischen Ländern steht Deutschland bei weitem an erster Stelle, in einigen Abständen folgen Frankreich und die Schweiz.

Siam ist kein Riesengebiet wie China und spielt auch für die Bewertung des asiatischen Marktes neben China und Japan nur eine verhältnismäßig bescheidene Rolle. Wenn es auch die Größe der Pyrenäischen Halbinsel hat, so zählt es doch eben nur 6 bis 7 Millionen Einwohner. Allerdings ist die Einwohnerzahl in raschem Wachstum begriffen und ein sehr starkes Zuströmen des chinesischen Elements zu konstatieren. Nach allem wird sich mit Siam für uns ein gutes und lohnendes Geschäft machen lassen. Die Beziehungen zum Lande des weißen Elefanten reichen aber an Wichtigkeit und in bezug auf ihre Zukunftsperspektive nicht im entferntesten an diejenigen heran, die uns mit dem großen ostasiatischen Reiche in Verbindung setzen.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Stempelsteuer für geschäftliche Ankündigungen, Preisverzeichnisse und dergleichen in der Türkei.

Zur Beseitigung von Zweifeln, ob geschäftliche Ankündigungen, Preisverzeichnisse u. dgl., die vom Auslande einzeln mit der Post als Drucksache nach der Türkei gesandt werden, der im Artikel 9, Nr. 91, des neuen türkischen Stempelsteuergesetzes vorgesehenen Abgabe von 2 Para für 1 Stück unterworfen sind, hat die internationale Schuldenverwaltung in Konstantinopel entschieden, daß nur solche Ankündigungen usw. steuerpflichtig sind, die vom Auslande in Mengen an einen Vertreter in der Türkei geschickt und von letzterem verteilt werden, daß dagegen bei einem Einzelversand der gedachten Drucksachen mittels der Post an türkische Interessenten eine Pflicht zur Stempelung nicht vorliege.

Ostasien.

Genehmigung einer landwirtschaftlichen Bank für die Philippinen.

Die Gründung einer Landwirtschaftlichen Bank für die Philippinen ist nunmehr durch einen Akt des Kongresses der Vereinigten Staaten von Amerika vom 4. März d. J. beschlossen und durch die Regierung genehmigt worden. Das Gesetz, „an act to provide for the establishment of an agricultural bank in the Philippine Islands" ermächtigt die Philippinische Regierung, der ins Leben zu rufenden Bank ein Einkommen bis zu 4% auf das eingezahlte Kapital zu garantieren unter folgenden Voraussetzungen:

Die Garantie ist einer nach Philippinischem Gesetz zu begründenden Gesellschaft zu gewähren, deren Hauptsitz Manila sein soll mit Filialen an von der Kommission zu bestimmenden anderen Orten der Philippinen.

Die Bank darf Darlehen nur begeben an landwirtschaftliche Interessenten und nur zum Zweck der Unterstützung der Landwirtschaft auf den Philippinen.

Darlehen von mehr als 5000 Dollar dürfen nur nach schriftlicher Ermächtigung des Sekretärs für Finanz und Justiz gewährt werden. Die Darlehnszinsen dürfen 10% nicht übersteigen, auch darf die garantierte Regierungsverbindlichkeit zu keiner Zeit mehr als 200000 Dollar betragen (d. h. die Beleihung durch die Bank darf 5 Millionen Dollar im Ganzen nicht übersteigen) und sie ist in jedem Fall auf 25 Jahre beschränkt.

Zu ihrer ferneren Sicherheit soll die Philippinische Regierung die geeigneten Bestimmungen treffen hinsichtlich der Kontrolle über das eingezahlte Kapital und die Einnahmen sowie über die Aufsicht im allgemeinen.

Die in Gemäßheit der übernommenen Garantie von der Philippinischen Regierung gezahlten Beträge sollen gelten als eine Bankschuld, die aus dem Reingewinn, abzüglich der den Aktionären auf das eingezahlte Kapital zustehenden 4% Zinsen, zu tilgen ist; vor völliger Tilgung kommen höhere Dividenden als 4% nicht zur Verteilung. Für diese Schuld haftet im Falle der Liquidation der Bank deren Aktienvermögen nach Abzug des eingezahlten Aktienkapitals al pari; jedoch garantiert die Regierung den Aktionären nicht die Auszahlung des Pariwerts der Aktien. Die Bank darf außer den für den Geschäftsbetrieb erforderlichen Gebäuden keinen Grundbesitz haben, nur ein vorübergehender Landerwerb infolge des Verfalls wegen einer nicht bezahlten Schuld ist unter der Bedingung gestattet, daß das Land innerhalb zehn Jahren nach dem Erwerb wieder verkauft wird, widrigenfalls es der Philippinischen Regierung verfällt.

Eine Kommission wird nunmehr die nötigen Ausführungsbestimmungen nach dem Muster derer für die ägyptische landwirtschaftliche Bank ausarbeiten.

Noch ist zweifelhaft, ob eine der Banken in Manila zur Gründung der neuen Bank sich bereit findet, und ob hinreichendes Privatkapital zu dem für dortige Verhältnisse niedrigen Zinsfuß flüssig gemacht werden kann. Zur Hebung der verschuldeten und schwer darniederliegenden Landwirtschaft würde eine solche Hypothekenbank bei gewissenhafter und sachverständiger Leitung fraglos beitragen.

(Bericht des Kaiserlichen Konsulats in Manila.)

Russisches Asien.

Produktion von Traubenwein in Mittelasien.

Das Transkaspigebiet und Turkestan sind für den Weinbau geeignete Gegenden, wenn die nötigen Bewässerungsanlagen vorhanden sind.

Baumwollanbau ist allerdings ein lohnenderes und schneller Verdienst abwerfendes Geschäft, weshalb dort zum Teil der Weinbau vernachlässigt wird.

Der Einkauf und das Keltern von Trauben findet hauptsächlich in Samarkand und Buchara statt, außerdem auch auf den Stationen Jakatud und Karakul, d. h. östlich oder auf dem rechten Ufer des Amudarja. Namentlich in Karakul wächst eine ungewöhnlich große hellrosafarbene Traube, die einen ausgezeichneten Wein liefert, der sich fast ausschließlich in den Händen der Gebr. Gauthier befindet.

Im Jahre 1906 zahlte man für 1 Batman Trauben einen Preis von 28 bis 32 Tengi (1 Tengi = 15 Kopeken), d. h. ein Pud Trauben kostete ca. 52 bis 60 Kopeken. Aus einem Pud Trauben erhält man nach der Kelterung ca. 1 Wedro (= 16 Flaschen) Wein.

Die Fastage für 40 Wedro oder 491,4 Liter kostet an Ort und Stelle ca. 12 Rubel.

Von Bucharischen Weinen 1906er Ernte liegen zwei Proben (Probe 1 und 2) mit der Angabe des Preises bis 1. August 1907 im Reichsamt des Innern, Berlin W., Wilhelmstraße 74, Zimmer 174, aus.

Da der mittelasiatische Wein für den Transport zu leicht ist, so setzt man den für den Export bestimmten Weinen Spiritus hinzu, bis er die Stärke von 18 Grad erreicht.

E. D. Bachtadze Neu-Buchara, hat 1906 an Gauthier 20000 Wedro oder 245700 Liter Exportwein zu 2,50 Rubel franko Buchara verkauft. Von diesem Wein liegen ebenfalls zwei Proben (Probe 3 und 4) an der oben genannten Amtsstelle aus.

Gebr. Agriew haben 1906 in Buchara 35000 Wedro und in Samarkand ca. 50000 Wedro, zusammen aber mit sonstigen kleineren Partien nicht weniger als 100000 Wedro gekeltert. Dieser Wein ist zum größten Teil nach Moskau zu einem Preise von 60 bis 65 Kopeken pro Wedro ausschließlich Fastage loko Buchara verkauft worden.

D. L. Filatow in Samarkand hat aus dortigen Trauben

1906 gegen 100000 Wedro Wein gekeltert, den er in seinen vielen in Mittelasien verstreuten Kolonialwarenbuden verkauft.

Sonstige Weinhändler von Bedeutung sind Porochowski und Tolotschinow in Samarkand und die Erben Jwanow in Taschkent.

Der Gesamtertrag der Ernte 1906 dürfte mit ca. 350000 bis 400000 Wedro d. h. 43000 bis 49000 Hektoliter, zu veranschlagen sein. In Buchara wird auch während der Saison eine Menge von 10000 bis 12000 Pud Weinsirup hergestellt, der in hölzernen Fässern exportiert wird.

(Nach einem Bericht des Kais. Konsulats in Baku.)

Indien und Australasien.

Handel Britisch-Indiens mit Turkestan und Tibet.

Für den Handel Britisch-Indiens mit Chinesisch-Turkestan und Tibet bildet Leh in Kaschmir seit unvordenklichen Zeiten den bedeutendsten Umschlagsplatz, auf welchem Kaufleute und Händler aus Kaschgar, Yarkand und Westtibet mit indischen und kaschmirischen Händlern zusammentreffen und ihre Geschäfte abwickeln. Nach Indien zu ist Leh von der Eisenbahn durch einen etwa dreiwochenlangen Marsch getrennt, der zumeist über Wege führt, die zum Wagenverkehr ungeeignet sind, durch tief eingeschnittene enge Täler führen und nur in den Monaten Juli bis November passierbar sind. Infolge dieser Wegschwierigkeiten ist der indische Handel mit Innerasien ungünstiger gestellt als der russische, der von Andijan aus, dem Endpunkte des russisch-zentralasiatischen Bahnnetzes, bis Kaschgar sich nur auf einer Route von 18 Tagemärschen bewegt, während die Zurücklegung der Strecke von dem an sich schon mit großen Schwierigkeiten erreichbaren Handelsplatze Leh nach Kaschgar ungefähr die doppelte Zeit in Anspruch nimmt. Rußland hat somit durch den Endpunkt der Eisenbahn in Andijan für den zentralasiatischen Handel einen großen Vorteil, der von Jahr zu Jahr den Händlern klarer wird. Wenn das schon im allgemeinen eine Ablenkung des Handels auf die russische Seite zur Folge hat, so muß dies am meisten bei denjenigen Waren der Fall sein, die in Rußland selbst hergestellt werden. Der dem englischen Residenten in Kaschmir beigegebene Spezialassistent für chinesische Angelegenheiten in Kaschgar berichtet, daß der russische Handel sich im Jahre 1905 auf nahezu 4000000 Rubel belaufen habe, während der Handel mit Britisch-Indien sich auf ein Drittel dieses Wertes stellte. Auch Deutschland wird erwähnt, das mit einem nach dem Muster des sogenannten russischen Schaitan Tari verfertigten Baumwollgewebe, ferner mit Flanellettes und Seidensamt im Werte von 140000 Rupien zum Teil an die Stelle des ebenfalls bisher aus Deutschland bezogenen broad cloth getreten ist, eines wollenen Tuches, das für die Hutfabrikation gebraucht wird und im Jahre 1905/6 einen Einführwert von 10000 Rupien erreichte. Die hauptsächlichsten Einfuhrartikel nach Chinesisch-Turkestan bestehen aus Baumwollwaren, Drogen und Medizinen, Leder, Schmucksachen, Seidenwaren, Gewürzen, Zucker, Tee, Tabak und Wollwaren. Nach einem Berichte des dem Residenten von Kaschmir beigegebenen Assistenten in Leh betrug der Handel Britisch-Indiens mit Chinesisch-Turkestan und Tibet im Jahre 1905/6 2705063 Rupien gegen 3216849 Rupien im Vorjahre. Auf die Einfuhr nach Britisch-Indien entfielen hiervon 1397396 Rupien und auf die Ausfuhr nach Chinesisch-Turkestan und Tibet 1307667 Rupien. Ein- und Ausfuhr haben gegen das Vorjahr abgenommen. Die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel nach Zentralasien sind Baumwollwaren, Drogen, Medizinen, Schmucksachen, Tee, Woll- und Seidenwaren.

Elektrische Kraftanlagen für Bombay.

Die „Bombay Government Gazette“ vom 7. März d. J. enthält die für die elektrische Industrie vielleicht Interesse bietende Konzession für das von der Firma Tata geförderte Projekt einer elektrischen Kraftstation in den westlichen Ghats und deren Ausbeutung für Bombay.

Es handelt sich hauptsächlich darum, der Industrie Bombays billige elektrische Kraft zuzuführen. Die Stadt Bombay erhält für die Straßenbeleuchtung und für den in Kürze dem Verkehr zu übergebenden elektrischen Straßenbahnbetrieb, sowie für die Docks die elektrische Energie von der Bombay Electric Supply and Tramway Co., deren technischer Betrieb bei der Brush Company in London liegt. Die Rechte dieser Gesellschaft sind in der vorliegenden Konzession ausdrücklich gewahrt.

Die Konzession, wie sie in der „Bombay Government Gazette“ veröffentlicht ist, liegt bis 1. August 1907 im Reichsamt des Innern, Berlin W., Wilhelmstr. 74, im Zimmer 174, für Interessenten zur Einsicht aus.

(Nach einem Bericht des Kais. Generalkonsulats in Kalkutta.)

Pflanzungs- und Handelsgesellschaften auf Ceylon.

Die „Times of Ceylon“ hat die Jahresberichte der in Ceylon bestehenden Pflanzungs- und Handelsgesellschaften gesammelt und unter dem Titel: „Ceylon Produce and Commercial Company Results“ in Buchform herausgegeben (Preis 1,50 Rup. oder 2 Schilling). Aufgeführt sind darin alle Gesellschaften, welche im Laufe des ersten Vierteljahres 1907 ihre Generalversammlung abgehalten haben. Das Buch liegt bis 1. August 1907 im Reichsamt des Innern, Berlin W., Wilhelmstr. 74, im Zimmer 174, für Interessenten zur Einsichtnahme aus. Nach Ablauf dieser Frist kann es auf Antrag auch an auswärtige Interessenten auf kurze Zeit übersandt werden.

Die Eisenbahnen auf Ceylon.

Unter dem Titel „Railways in Ceylon“ ist eine Druckschrift erschienen, welche die Debatten wiedergibt, die durch die Frage der Erweiterung des Eisenbahnnetzes auf Ceylon in der gesetzgebenden Körperschaft in der Pflanzergesellschaft und in der Handelskammer hervorgerufen sind. Es handelt sich dabei um den Ausbau des Eisenbahnnetzes nach Ratnapura, Mannar und Badulla-Passara auf einer Gesamtstrecke von 132 engl. Meilen, die die Tee-, Kakao- und Kautschukpflanzungen dieser Gegenden erschließen soll.

Das Buch, dem eine Karte der auf Ceylon bestehenden und in Aussicht genommenen Bahnstrecken beigegeben ist, liegt während der nächsten 4 Wochen im Reichsamt des Innern, Berlin W., Wilhelmstr. 74, im Zimmer 174 für Interessenten zur Einsichtnahme aus. Nach Ablauf dieser Auslegefrist kann es auf Antrag auch an auswärtige Interessenten auf kurze Zeit übersandt werden.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin.
druckerei, O

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft

1907, August. | No. 11. | VI. Jahrgang.

Die Entwicklung des Kiautschou-Gebiets in der Zeit vom Oktober 1905 bis Oktober 1906.*)

Von Oberleutnant W. Kolshorn.

(Schluß.)

Begünstigt durch die vortrefflichen Hafenanlagen, die in ganz Ostasien einschließlich Hongkong ihresgleichen nicht finden, hat auch der Schiffsverkehr wiederum zugenommen. 425 Schiffe (bis auf einen Segler sämtlich Dampfer) mit 476646 Registertonnen gegenüber 413 Schiffen mit 420517 Registertonnen im Vorjahre ergeben ein Mehr von 12 Schiffen mit 56129 Registertonnen. Beteiligt sind an diesem Schiffsverkehr die deutsche Flagge mit 255, die englische mit 93, die japanische mit 31, die norwegische mit 27, die chinesische mit 7, die russische mit 5, die amerikanische mit 4, die schwedische mit 3 Schiffen. Regelmäßige wöchentliche Postdampferverbindung unterhält die Hamburg-Amerika-Linie, der mit 243 abgefertigten Schiffen überhaupt der Löwenanteil am Dampferverkehr zufällt, auf die Linie Schanghai—Tsingtau—Tientsin mit 2 neuen Dampfern, ferner eine besondere wöchentliche Verbindung Tsingtau—Schanghai, sowie eine 14tägige Verbindung Tsingtau—Kobe mit je einem Dampfer. Außerdem läuft etwa monatlich ein großer Dampfer der ostasiatischen Frachtdampferlinie dieser Gesellschaft Tsingtau an. Dazu kommt eine weitere regelmäßige wöchentliche Verbindung durch einen Dampfer der Indo-China-Steam-Navigation-Company und eine zweite, ebenfalls 14tägige Verbindung, Tsingtau—Kobe, einer japanischen Reederei.

Das Dock, das am 12. Oktober 1905 in Benutzung kam, wurde im laufenden Jahre von 24 Schiffen insgesamt 216 Tage beansprucht. Da der Betrieb dieses 16000 t Docks von der staatlichen Gouvernements-Werkstatt geschieht, fließen die nicht unbeträchtlichen Dockgelder des ostasiatischen Kreuzergeschwaders sowie der zahlreichen Privatdampfer der Gouvernementskasse zu. Von welchem hohen Wert die Möglichkeit, in Tsingtau docken zu können, für das Kreuzergeschwader im Falle kriegerischer Verwicklungen ist, erübrigt sich, auseinander zu setzen.

Der große Hafen hat durch Fortführung der Baggerungen und Geländeaufhöhungen eine bedeutende Verbesserung erhalten. Die Gouvernementswerkstatt ist größtenteils nach dem Platz neben dem Dock verlegt. Die Mole I und II sind vollständig aufgefüllt; auf Mole II werden zur Zeit Straßen, Geleise, Schuppen verlegt und gebaut. Auf Mole I ist dies schon seit 2 Jahren geschehen. Am Ende der Mole I befindet sich durch ein Kaigeleis mit der Schantung-Eisenbahn verbunden, der 3500 qm große Kohlenlagerplatz der Schantung-Bergbau-Gesellschaft. Hier luden 20 Dampfer 28671 t Wei hsien-Kohle für Hongkong, Schanghai, Tschifu, Tientsin und Niutschwang; außerdem wurden 4424 t Wei hsien-Bunkerkohle eingenommen. Das Straßennetz wurde durch Bau von 6500 m auf 50000 m erweitert, hiervon sind 151000 qm Straßen befestigt.

Die Trinkwasserversorgung konnte trotz der Erweiterung des Haipo-Wasserwerkes um vier neue Kesselbrunnen und sieben neue Kiesfilterbrunnen nur mit Mühe geleistet werden, denn der Wasserverbrauch war gegen das Vorjahr um 22,2 Prozent gestiegen. Da ein Aufschluß weiterer Grundwassermengen in dem jetzt zur Wassergewinnung dienenden Haipotale ausgeschlossen ist, ist die Anlage eines neuen Wasserwerkes im Bette des Litsun-Flusses, das bedeutend ergiebiger sein wird, unumgänglich notwendig. Die Vorarbeiten, die beendet sind, haben ergeben, daß Tsingtau nach dem Bau des Litsun-Wasserwerkes für absehbare Zeit ausreichend mit einwandfreiem Trinkwasser versehen sein wird.

Die private Bautätigkeit in Tsingtau war wiederum sehr rege; 21 europäische Wohnungen und Geschäftshäuser wurden gebaut. Die der Denkschrift beigegebenen vorzüglichen Abbildungen veranschaulichen vortrefflich die solide, zweckentsprechende und zugleich schmucke Bauart der Häuser. An staatlichen Bauten sind erwähnenswert das Gouvernements-Dienstgebäude, in dem sämtliche Verwaltungszweige untergebracht sind, die bisher zerstreut, zum Teil noch in chinesischen Häusern, eine oft mangelhafte Unterkunft hatten. Die Schlachthofanlage ist fertiggestellt, ebenso je ein Wohngebäude für europäische und chinesische Polizisten und ein Försterwohnhaus. Durch Zurückziehung zweier detachierter Kompagnien aus der neutralen Zone in das Schutzgebiet und die Vermehrung der Matrosenartillerie um zwei Kompagnien ist eine Erweiterung des Kasernements notwendig geworden, da nur ein Teil dieser Truppen in dem durch Zurückziehung eines Bataillons der ostasiatischen Besatzungsbrigade frei gewordenen Baracken Unterkunft finden konnte.

Eine verhältnismäßig gleichmäßige Verteilung der Niederschläge beeinflußte die Land- und Forstwirtschaft sehr günstig. Nach wie vor zeigen Akazien und Kiefern gegenüber heimischen Verhältnissen ein überraschend schnelles Wachstum. Nicht nur vom hygienischen und Schönheitsstandpunkte aus lohnt sich die Forstwirtschaft, sondern auch das finanzielle Ergebnis wird sich in absehbarer Zeit recht günstig gestalten. Die Akazie ist ein erstklassiges Grubenholz, dessen Bedarf sich von Jahr zu Jahr steigern wird; da China selbst waldarm ist, ein Wettbewerb von Japan und Amerika der kostspieligen Seefracht wegen aber nicht zu befürchten ist, werden sich für Grubenholz recht

*) Nach der dem Reichstag zugegangenen Denkschrift. Berlin 1907. Gedruckt in der Reichsdruckerei, in Kommission bei Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Preis 3,00 M.

annehmbare Preise erzielen lassen. Die Kiefer ergibt schon jetzt ganz bedeutende Vornutzungserträge, da bei dem Mangel an Brennmaterial im Schutzgebiet für Reisig der zehnfache Preis wie in der Heimat erzielt wird. Neu aufgeforstet wurden im Berichtsjahre 89.5 ha. Großer Wert wurde auf die Veredelung der Obstbäume gelegt, die von gutem Erfolge begleitet ist. Auch die Chinesen haben das Vorurteil dagegen überwunden. Als im Jahre 1902 die ersten Veredelungen an chinesischen Obstbäumen vorgenommen wurden, stieß man auf bedeutenden Widerstand; die Chinesen glaubten, man wolle ihre Bäume verzaubern oder ein Anrecht auf den Baum gewinnen. Durch Belehrung, durch Prämien und am meisten durch den Erfolg ist jedoch dies Vorurteil jetzt vollständig überwunden. Das Forstamt ist im letzten Frühjahr nicht in der Lage gewesen, allen Wünschen auf Lieferung von Edelreisern — die natürlich unentgeltlich geschieht — zu entsprechen. Die Obsternte im Schutzgebiet betrug insgesamt mehr als 37000 Zentner, von dem der größte Teil ausgeführt wird; da Veredelungsobst etwa das 2½fache des Preises von chinesischem Obst erzielt, so erhellt wohl daraus, von welcher finanziellen Bedeutung die Durchführung der Obstveredelung für das Schutzgebiet ist.

Das Etablissement der deutsch-chinesischen Seidenindustrie-Gesellschaft ist durch Inbetriebnahme einer großen Anzahl neuer Fabrikationsmaschinen und durch ein weiteres modern eingerichtetes Kokonlagerhaus bedeutend erweitert. Da ein geschulter chinesischer Arbeiterstamm für dies Unternehmen von ausschlaggebender Bedeutung ist, wurde eine große Anzahl Arbeiterwohnhäuser gebaut, in denen 900 bis 1000 Unverheiratete und 250 bis 350 Arbeiterfamilien Unterkunft finden. Diese Zahlen beweisen wohl am besten, um welch bedeutendes Unternehmen es sich hier handelt.

Die beiden großen deutschen Unternehmungen in der Provinz Schantung außerhalb des Schutzgebietes, die Schantung-Bergbau-Gesellschaft, und die Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft haben beide im Berichtsjahre namhafte Fortschritte zu verzeichnen.

Die Bergbau-Gesellschaft hat im Fangtse-Revier mit dem Fangtse-Schacht in einer Tiefe 175 m ein Flötz von 4 m Mächtigkeit, und 35 m tiefer ein zweites Flötz von 2½ bis 3 m Mächtigkeit angefahren. Die Beschaffenheit der Kohle in beiden Flötzen ist sehr gut. Insgesamt wurde im Jahr 1906 163000 t gegen 132901 t im Vorjahre gefördert; hiervon gingen 65550 t nach Tsingtau, von denen die oben angeführten Mengen nach anderen Häfen verschifft wurden, während fast 100000 t im Innern der Provinz an Chinesen abgesetzt wurden. Eine bedeutend bessere Verwertung der Kohle wird die seit August vorigen Jahres in Betrieb befindliche Kohlenwäsche und die Briquettfabrik, die Anfang dieses Jahres in Tätigkeit treten sollte, herbeiführen. Zwei weitere Schächte sind im Fangtse-Revier in Bau, von denen der eine voraussichtlich ebenfalls in diesem Frühjahr zur Förderung fertig sein wird, der andere im nächsten Jahre. Im Fangtse-Revier sind zur Zeit 56 Europäer und gegen 2000 Chinesen beschäftigt. Im Poschan-Revier sind zwei Schächte abgeteuft und zwar bis auf 145 bzw. 86 m Tiefe. Aus dem tieferen Schacht wurde die Förderung begonnen, bis Ende 1906 waren insgesamt 7200 t gefördert. Im Poschan-Feld waren im Oktober vorigen Jahres 21 Deutsche und über 1300 Chinesen beschäftigt. Die Untersuchungen der Eisenerzlager am Tieschan (auf Deutsch: Eisenberg) bei der Eisenbahnstation Tsing-ling-tschen wurden, nachdem genügende Klärung erhalten war, eingestellt. Die Gesellschaft hat hier die Errichtung einer Eisenhütte ins Auge gefaßt, sobald im Poschan-Revier die Koksbereitung sicher gestellt ist.

Die Verkehrsentwicklung der Schantung-Eisenbahn hat sich trotz der eingangs erwähnten gedrückten Geschäftslage an der ganzen chinesischen Küste weiter in aufsteigender Richtung bewegt. Im Berichtsjahre wurden 811285 Personen gegen 780228 im Vorjahre befördert; bei dem Güterverkehr stieg die Beförderungsmenge von 279740 t auf 377649 t. Den Hauptanteil hieran hat die Steinkohle mit 13716 Wagenladungen (die Wagenladung zu 15 t gerechnet). Weitere bedeutende Gütermengen ergaben Bohnen mit 2950 Wagenladungen; 1006 Wagenladungen Bau-, Brenn- und Grubenholz, 382 Wagenladungen Papier, 351 Wagenladungen Töpfer- und Glaswaren, 310 Wagenladungen Petroleum, 225 Wagenladungen Zucker, 146 Wagenladungen Baumwolle.

Im Berichtsjahre hat sich, als ein ganz neuer Zweig des Bahnverkehrs, der Viehtransport gebildet; es wurden nicht weniger als 6621 Stück Vieh, darunter 5144 Rinder, 564 Esel, 412 Pferde, 180 Schweine, 166 Maultiere und 155 Schafe befördert. Diese Bahnbenutzung für den Viehtransport hat sich insofern günstig bemerkbar gemacht, als Tsingtau mit besserem Schlachtvieh versorgt wird und dies sogar zur Fleischausfuhr nach anderen Häfen, z. B. Wladiwostock, geführt hat.

Die vorteilhafte Verkehrsentwicklung der Schantung Eisenbahn erhellt jedoch besonders daraus, daß die Gesellschaft im letzten Geschäftsjahre, dem zweiten seit Vollendung der ganzen Bahnlinie, bereits eine Dividende von 3½ Prozent bezahlen konnte.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir darauf hinweisen, daß den neuesten Zeitungsnachrichten zufolge die chinesische Regierung genehmigt hat, daß der Bau der Bahnlinie Tientsin-Tsinanfu-Yangtse begonnen wird. Der Bau dieser Bahnlinie ist auf der Strecke Tientsin-Tsinanfu bis zur Südgrenze Schantung einem deutschen Syndikat, von da ab bis zum Yangtse, einem englischen Syndikat, früheren Abmachungen zufolge, vorbehalten. Daß diese Genehmigung jetzt erteilt ist, ist vielleicht eine Folge der Zurückziehung der beiden nach Kaumi und Kiautschou detachierten Kompagnien des III. Seebataillons in das Schutzgebiet und der bedeutenden Verringerung der deutsch-asiatischen Besatzungsbrigade. Vielleicht ist hierdurch das Vorurteil der Chinesen uns Deutschen gegenüber überwunden worden, von dem sie sich noch immer nicht frei machen konnten, daß wir nicht nur wirtschaftliche Erfolge in China suchten, sondern nach Gebietserweiterungen strebten.

Auch die steigenden Einnahmen des Schutzgebietes, die in diesem Jahre eine Million überschritten haben, zeigen, daß die Entwicklung sich in aufsteigender Richtung bewegt.

Die Einnahmen betrugen in Mark:

1898/99	1899/1900	1900/01	1901/02	1902/03
36382	102867	184106	232841	263490

1903/04	1904/05	1905/06
436767	800786	1204197

Dabei ist zu berücksichtigen, daß die nicht unbedeutenden Einnahmen der Gouvernementswerkstatt sämtlich dazu verwandt wurden, die Kosten der Verlegung nach dem großen Hafen neben das Dock, die oben erwähnt wurde und die notwendige Verbesserung der Einrichtungen zu bestreiten.

Die Schiffahrtsabgaben brachten im Berichtsjahre nicht

weniger als 215547 Mark auf, so daß in Zukunft diese Einnahmen wohl in der Lage sind, das gesamte auf den Hafenbau verwandte Kapital zu verzinsen und zu amortisieren.

Alles in allem können wir auf die Entwicklung der Kolonie Kiautschou wie bisher auch im letzten Jahre mit Befriedigung und Zuversicht blicken.

Den Grund des stetigen Fortschreitens ist aber unseres Erachtens in erster Linie darin zu suchen, daß bei weitsichtiger Leitung dieser Kolonie von vornherein es nicht an den nötigen Mitteln zur Entwicklung gefehlt hat, worunter unsere afrikanischen Kolonien zu ihrem und unserem Schaden so sehr gelitten haben.

Von der ersten parlamentarischen Studienreise nach Ostasien.

Von Oberst z. D. A. Janke.

(Fortsetzung.)

III.

Wir fuhren durch die 800 m breite Einfahrt an dem englischen Kreuzer Ariadne vorbei in den Hafen, der von Natur nicht günstig ist, da er an einer gegen Norden und Nordwesten offenen Bucht liegt, aber durch einen langen Hafendamm, der noch um 200 m verlängert werden soll, gegen den Nordwest-Monsum geschützt wird. Ein neuer Wellenbrecher (breakwater) soll den Hafen auch gegen Nordosten schützen. Wir wurden umschwärmt von schmalen, kanoeartigen Booten mit weit ausholenden Ausliegern (catamaran, outrigger). Die Stadt Colombo (158000 Einwohner, darunter 5000 Europäer, 1200 Mann Garnison) präsentiert sich vom Hafen aus einfach, aber unter Palmen, während den Hintergrund waldige Hügel und Berge bilden. Sie liegt auf einer nach der Landseite von Süßwasserseen begrenzten flachen Landzunge und ist von den Holländern angelegt worden. An Bord erschienen die Söhne des Generalkonsuls Freudenberg, um uns durch Stadt und Umgegend zu geleiten. Auf der Rückreise hatten wir das Vergnügen, auch Generalkonsul Freudenberg, den von allen Deutschen hochgeschätzten Vertreter des Deutschen Reichs, des Norddeutschen Lloyd und Chef des bedeutendsten Handels- und Geschäftshauses daselbst kennen zu lernen.

Wir bestiegen zum ersten Male die Rickschah (eig. Jinrickscha, Mannkraftwagen), das landesübliche Gefährt, von jungen kräftigen Tamilen gezogen, und fuhren durch die europäische Stadt mit ihren stattlichen öffentlichen Gebäuden, Geschäftshäusern und Läden in der Yorkstreet, durch den Victoriapark mit Museum, an der holländischen Zitadelle und über die Esplanade, am Galle Face Hotel, dicht am Meere gelegen, vorbei zur Vorstadt Kollupitiya (Colpetty), wo die Villa Freudenberg und zahlreiche Bungalows mitten in wundervollem Naturpark gelegen sind. Dort bestiegen wir drei Automobile und dann ging die Fahrt durch die malerische Eingeborenenstadt (Pettah oder die schwarze Stadt) mit einfachen Hütten an Seen und Teichen zur großen Freudenbergschen Fabrik (Ölpresse und Matten), die eingehend besichtigt wurde. 1200 Arbeiter wurden zur Zeit in ihr beschäftigt; der Lohn ist gering; die mit Mattenflechten beschäftigten Frauen erhalten z. B. 24 Pfennig pro Tag. Nach einem Besuch von Hagenbecks Tierpark, in dem die sechs Wochen alten Tiger mit sich spielen ließen, wurde die Fahrt nach Mount Lavinia fortgesetzt. Der Weg führt durch Palmenwälder zu einem Tempel mit liegender Buddhastatue und mit Wandmalereien. Eine Pagode enthält Reliquien, der Tempel soll 1500 Jahre alt sein. Olas, d. h. buddhistische Gebete auf Palmrippen wurden verkauft. In Mount Lavinia ist ein vorzügliches Hotel, vom Koburger Link geleitet, auf einer Anhöhe unmittelbar am Meere und mitten unter Palmen gelegen. Wir waren Gäste des Norddeutschen Lloyd, der uns daselbst ein Frühstück oder Tiffin gab. Das Hotel ist ursprünglich vom Gouverneur Sir Barnes als Palast erbaut, eignet sich zu längerem Aufenthalt und gibt Gelegenheit zu schönen Seebädern. Wir konnten leider wegen der Mittagssonne keinen Gebrauch davon machen.

Nach dem Frühstück wurde die Fahrt mit den Automobilen längs der Küste fortgesetzt durch eine stark bevölkerte Gegend. Fast reihte sich Dorf an Dorf, deren Hütten malerisch unter Myriaden von Kokospalmen versteckt waren. Über Pantura, Kaltura, Paragalla, Magunna ging die Fahrt (61,05 km) bis Bentotta, etwa halbwegs nach Point de Galle. Die Fahrt, welche etwa der Entfernung von Berlin nach Brandenburg entspricht, war interessant durch die üppige Vegetation: außer Kokospalmen waren Areka, Talipot-Palmen, Mangobäume, Bambus, Banyanen, Riesenfeigenbäume, Lianen in dem dschungelartigen Dickicht vertreten. Nicht weniger mannigfaltig erschien die Bevölkerung Weddas, Tamilen, Singhalesen, deren Farbe zwischen dunkelschwarz und hellbraun wechselte. Unter den Männern waren große schlanke Gestalten; schwarze Hüte und Regenschirme paßten recht wenig zu ihrem Naturkostüm. Bei vielen hatten die Blattern weiße Flecken hinterlassen. Die Weiber erschienen alt und häßlich; junge waren wenig zu sehen, dann aber leidlich. Die Singhalesinnen sollen sich durch Schönheit auszeichnen. Auch bei ihnen ist ein europäisches Korsett entstellend.

Bentotta ist ein Rast- und Teehaus (rest house). Seine Austern sollen berühmt sein. Auf der Rückfahrt überraschte uns tropischer Regen und Dunkelheit. Trotzdem erfolgte die Rückfahrt ohne Störung, da die von den Engländern angelegten Straßen wie diese Galle Road von vorzüglicher Beschaffenheit sind. Während die Abfahrt unseres Dampfers auf 8h abends festgesetzt war, kamen wir erst 8¾ zurück. Eine von uns unterwegs abgesandte Depesche hatte der Kapitän Grosch nicht erhalten und schon befürchtet, daß uns ein Unglück zugestoßen sei. Wir waren froh, daß wir wieder an Bord waren; das Schiff bietet eine Heimat, zu der man stets gern zurückkehrt.

Auf der Rückreise hatten wir Gelegenheit, die Reise nach Kandy im Innern von Ceylon anzutreten, die interessant ist, weil sie aus der Ebene mit ihren Reisfeldern und Dschungeln bis in das Gebirge führt und so die Schönheiten dieses „Gartens von Indien“ oder der „Königin der Inseln“ erkennen läßt, wie sie Haeckel uns in seinen „Indischen Briefen“ geschildert hat. Bei Polgahawela zieht sich die Eisenbahn in die Berge, die sie in schwierigem Aufstieg

durch die Felsen gesprengt und an schwindelnden Abhängen vorbei zu überwinden hat. Zwischen den Stationen Rambukkana und Kadugannawa erreicht sie mit 666 m ihren höchsten Punkt. Nach vierstündiger Fahrt erreicht man Kandy (446 m, 22000 Einwohner darunter 250 Europäer), die alte Residenzstadt der einheimische Könige. Das von einem Deutschen gehaltene Queens Hotel gewährt angenehmen und gesunden Aufenthalt; es liegt unmittelbar an einem künstlichen Teich und an bewaldeten Bergen. Der große Dalada-Tempel mit dem Zahn Buddhas und die gegenüber liegende Dagoba mit anderen Reliquien bieten nichts besonderes. Kandy selbst entspricht nicht den Erwartungen, welche man sich nach der überschwänglichen Schilderung zu machen pflegt.

Dagegen ist der Besuch des eine Stunde entfernten Botanischen Gartens von Peradeniya, den wir in der Frühe des nächsten Tages unternahmen, außerordentlich lohnend durch den Reichtum und die Schönheit seiner Gewächse, die den Garten zu einem Paradiese machen. Er ist seit 1819 als Versuchsstation und Akklimatisationsgarten parkartig angelegt und wird von einer Schleife des Mahaweli Ganga umflossen. Alle Arten von Palmen sind vertreten, sowie Gruppen von Riesenbambus und Alleen von Gummibäumen. Von der Station Peradeniya (ca. 500 m) wurde die Rückfahrt mit der Bahn angetreten, während welcher man die Schönheit der Gegend, die üppige Vegetation noch einmal bewundern konnte. Wir sahen die hohen Berge im Süden: den Pidurutalagala (2536 m) bei der Gesundheitsstation Nuwara Eliya (2524 m) und den zuckerhutförmigen Adams Peak (2241 m). Von Tieren sahen wir nur Elephanten, die aber gezähmt im Dienste der Landwirtschaft zum Transport von Baumstämmen benutzt wurden.

In Sanskrit heißt Ceylon Singhala d. h. Löwenwohnort oder Tamraparni, woraus das griechische Taprobane entstanden ist. Schon bei den Griechen und Römern war die Insel durch ihre Edelsteine und Gewürze bekannt. Bei den Eingeborenen heißt sie Lankadiva, bei den Arabern Serendib. Den Portugiesen, welche sich im 16. Jahrhundert dort festsetzten, folgten im 17. die Holländer, Ende des 18. die Engländer. 1795 setzte sich die Ostindische Kompagnie in Ceylon fest, 1798 wurde ihr Besitz in eine Kronkolonie verwandelt. Das Fürstentum Kandy wurde erst 1815 unterworfen. Noch 1848 hatten die Engländer mit Aufständen zu kämpfen.

Ceylon ist mit Eisenbahnen verhältnismäßig gut versehen, es hat bereits 900 km aufzuweisen. Das Gouvernement plant sogar in Verbindung mit der indischen Regierung den Bau einer Bahn über die sogenannte Adamsbrücke, der für Ceylon von großer Bedeutung sein würde. 1904 hat sich der Wert des Ein- und Ausfuhrhandels Ceylons auf 219834335 Rupien (à 1,35 Mark) ausschließlich der Edelmetalle belaufen, was gegen 1903 eine Zunahme von über 5 Millionen Rupien bedeutet. Deutschland rangiert dabei nach dem Konsulatsbericht vom Februar 1906 an dritter Stelle, indem der Wert seiner Einfuhr betrug 2452636 Rupien gegenüber demjenigen der Britischen Kolonien von 77607724 und Großbritannien von 26170461 Rupien. Deutschland war bei der Ausfuhr beteiligt mit 8679930 Rupien gegenüber 51344423 von Großbritannien und 21288769 der Britischen Kolonien. Bei der Einfuhr Deutschlands im Jahre 1905 wurden Flaschenbiere, Lampen, Zement, Stahl, Sprengstoffe, Düngesalze besonders erwähnt. Bei der Ausfuhr zeigt es sich, das Deutschland Ceylons bester Kunde in der Abnahme von Zimmet ist.

In bezug auf den Gesamtschiffsverkehr in den Häfen von Ceylon steht Deutschland 1904 mit 200 Handelsschiffen (darunter 80 Reichspostdampfer) mit 747806 Reg. Tons, 1905 mit 235 Dampfern von 830400 Reg. Tons nächst Großbritannien (1904: 3285 Schiffe mit 4265481 Reg. Tons) an zweiter Stelle. Nach dem Größendurchschnitt der Schiffe ist Deutschland England weit überlegen.

(Fortsetzung folgt.)

Die Gefahren, welche dem Hafen und der Stadt Batum drohen.

Über diese Frage wurde in einer der letzten Sitzungen der Kaiserlich Russischen Geographischen Gesellschaft in Tiflis verhandelt. Wir geben hier das Wesentlichste des Inhalts des betreffenden Referats.

Batum war schon im Altertum als *βαθὺς λιμήν* (woher auch der Name) bekannt. In neuerer Zeit hat sich Batum unter russischer Herrschaft (seit 1878) als Hafenstadt sehr entwickelt und ist ein sehr wichtiger Exportpunkt namentlich für Naphtha und Naphthaprodukte. Während nun seit Menschengedenken durch den Anprall der Wellen am nordöstlichen Ufer der Bucht das Land wuchs, so daß ein schöner Park am Ufer des Meeres angelegt werden konnte, hat das Meer in dem letzten Winter an dieser Stelle ein großes Stück Ufer weggerissen und das Gefängnis, den Offiziersklub, das Gymnasium und einen Teil des Boulevards unterwaschen. Über die Ursache dieser beunruhigenden Erscheinung wurden mancherlei Vermutungen ausgesprochen, vor allem die, daß dem Ufer für verschiedene Zwecke, z. B. für die Ausfüllung der nahen Sümpfe, ungeheure Massen von Kies und Sand entnommen worden seien. Es wurde eine Kommission eingesetzt, um der Sache auf den Grund zu kommen, denn es handelt sich hier um eine Lebensfrage für Batum.

Bekannt ist, daß das Schwarze Meer einen ungeheuren Kessel darstellt, der sich in unserer geologischen Epoche gebildet und mit Meerwasser gefüllt hat. Die in dasselbe mündenden Flüsse schaffen ungeheure Massen von Wasser und mit diesem Sand und Bruchstücke von verschiedenen Gesteinsarten in den Kessel. So lagert z. B. allein der Rion alljährlich gegen sechs Millionen Kubikfaden Sand und Gestein an seiner Mündung ab. Durch diese kolossalen Ablagerungen aller Flüsse wird natürlich das Meer nach und nach angefüllt und verändert infolgedessen sein ursprüngliches Relief.

Die schwereren Bestandteile der herausgeschafften Massen lagern sich naturgemäß näher dem Ufer ab, die leichteren werden weitergetragen; es bildet sich also vor jeder Fluß- und Bachmündung nach und nach ein steil abfallender Damm. Da aber diese Ablagerungen auch von den Meeresströmungen beeinflußt werden, so sind sie mehr oder weniger regelmäßig und nur an den Mündungen haben sich Vorsprünge gebildet. So entstand das jetzige Relief

des Schwarzen Meeres: in dem mittleren Teil hat der Kessel eine Tiefe von 1200 bis 1227 Faden, während der nördliche Teil des Meeres in der Linie von Eupatoria nach Warna nicht die Tiefe von 1000 Faden erreicht. Diese Tiefe wird im ganzen Umkreis des Meeres beobachtet, am kaukasischen Abschnitt reicht sie bis nahe an die Ufer. Weiterhin folgen Tiefen von 500 Faden, noch weiter von 1000 bis 1200 Faden. Am anatolischen und kaukasischen Ufer ist der Abfall bis zum Mittelkessel ein sehr rascher.

Wenn man die Tiefenkarte betrachtet, so kann man sich leicht überzeugen, daß die Linie Gagri-Risa ein Gebiet abteilt, wo die großen Tiefen bedeutend weiter vom Ufer abstehen, als an den Ufern von Kleinasien. Das hängt zusammen mit der Arbeit der Flüsse Tschoroch, Rion, Ingur, Kodor, Bsyb u. a.

Zugleich belehrt uns auch ein Blick auf die Tiefenkarte, daß das weite Tal des Rion, die Niederungen am Meer und die Batumer Tiefebene sich durch Ablagerungen gebildet haben, daß dieses Vorrücken der Ufer nicht abnimmt und sich immer weiter ins Meer hinein erstreckt. Diesem Vorrücken des Landes sucht das Meer Widerstand zu leisten und reißt bald da, bald dort gleichsam aus Ärger mit seinen Wellen ganze Stücke Landes wieder weg oder unterwäscht die Ufer; die Flüsse dagegen setzen ihre ablagernde Tätigkeit fort, und man kann berechnen, daß sie, falls der Grund des Meeres sich nicht infolge einer Katastrophe senkt, in so und so viel Millionen Jahren das Meer ganz zuschütten werden.

Aber bei diesem Ablagerungs-, resp. Zuschüttungsprozeß, welcher sich vor unseren Augen vollzieht und welcher nicht ohne örtliche Katastrophen und nicht gleichmäßig vor sich geht, spielen mehrere Faktoren eine Rolle, wie verschiedene Meeresströmungen, die Drehung der Erde, die Brandung usf. Infolgedessen lagern sich die Sand- und Gesteinsmassen entweder parallel dem Ufer ab und gehen mehr in die Tiefe, oder aber sie bilden Vorgänge, welche Buchten abgrenzen, wie in Pizunda, Suchum, Batum, oder aber geben sie Veranlassung zur Entstehung von Deltas wie an der Mündung der Donau, des Rion und anderen. Bei alledem kommt noch das Gesetz in Betracht, daß auf der nördlichen Halbkugel der Lauf der Flüsse und der Meeresströmungen sich infolge der Drehung der Erde nach rechts lenkt und die rechtsseitigen Ufer auswäscht. Aus diesem Grunde geht die Strömung des Meeres am kaukasischen Ufer von Südost nach Nordwest und rückt an das Ufer heran, welches ausgewaschen wird, wie z. B. bei Gagri und Suchum. Manchmal werden Anschwemmung und Abschwemmung durch zufällige Ursachen bedingt, so unterwaschen z. B. bei Posi infolge der Molen die Wellen das Ufer jetzt an denjenigen Stellen, wo früher Anschwemmung stattfand.

Nach diesen grundlegenden Erläuterungen, welche beweisen, daß des Menschen Hand in den genannten Prozessen fast keinerlei Rolle spielt, gehen wir über zu den Besonderheiten der Bucht von Batum. Es unterliegt keinem Zweifel, daß das Terrain von Batum durch Ablagerungen des Tschoroch gebildet worden ist. Diese haben sich nicht gleichmäßig längs des Ufers verteilt, sondern einen Vorsprung im Meer und damit die Bucht von Batum gebildet. Erklären kann man das nur so, daß die Strömung des Tschoroch mit einer von Norden kommenden Meeresströmung zusammentrifft. Aus dem gleichen Grunde finden auch die Ablagerungen am Batumer Boulevard statt. Woher kommt nun auf einmal die entgegengesetzte Erscheinung? Entweder hat sich aus irgend einem Grund die ganze Gewalt des Sturmes und der Wellen auf diesen Punkt gerichtet oder es haben sich die Ablagerungen in der Tiefe gesetzt. Daher ist eine eingehende Untersuchung des Meergrundes und der Meeresströmungen an dieser Stelle unumgänglich notwendig, ehe man zu irgend welchen Schutzbauten schreitet.

Das Näherrücken des Tschoroch aber gegen Batum erklärt sich durch das vom Akademiker Bär aufgestellte Gesetz, nach welchem auf der nördlichen Halbkugel die in der Richtung des Meridians strömenden Flüsse sich nach rechts lenken und das rechte Ufer unterwaschen. Deswegen muß man eine solide Mauer von Batum bis zum Austritt des Flusses aus den Felsen bauen, sonst sind die Tage der Stadt und des herrlichen Hafens gezählt.

Asien im Monat Juli.

Während das moderne Europa im eifrigen Wettbewerb die Gunst der alten asiatischen Völker zu erlangen strebt und um die Herrschaft auf dem Markte des Ostens buhlt, findet die historische Forschung eine Aufgabe darin, den Nachweis zu führen, daß westländischer Einfluß in beinahe vorgeschichtlicher Zeit schon in asiatischen Gebieten bestanden hat, die heute gewissermaßen zum ersten Mal für die wissenschaftliche Kenntnis erobert werden.

Im Auftrage der indischen Regierung hat Herr Dr. Aurel Stein schon im Vorjahre die weiten Gebiete Turkistans durchforscht und bemerkenswerte archäologische Funde gemacht. Eine ganz alte Kultur ist wieder aufgedeckt worden, die unter dem Sande der asiatischen Wüsten vergraben lag, und nach den neusten Berichten des Forschers hat diese Kultur bis in das innerste Herz Asiens unter europäischen Eindrücken gestanden.

Aurel Stein entdeckte die Stätten des alten Niva mit Inschriften, Geräten und Überresten, die über 1700 Jahre lang im Schoße der Erde geschlummert haben. Er brachte Teile der altberühmten Stadt Charchan ans Tageslicht, von der schon Marko Polo's Reisebericht Wunderdinge erzählte und aus dem Wüstensande jener entlegenen Plätze, vielleicht der entlegensten der Welt, steigen Kunstwerke, Reliefs, Statuetten empor, die zum Staunen ihrer Entdecker keine Spur asiatischer, tungusischer oder chinesischer Herkunft zeigen, sondern in der ganzen Auffassung der menschlichen Gestalt zweifellos unter dem unmittelbaren Einfluße griechisch-römischer Plastik der klassischen Zeit des Altertums zustande gekommen sind. Also hat die europäische Kultur schon einmal in unvordenklichen Zeiten an die Türen des inneren Asiens gepocht; offenbar hat sie damals diese Tür nicht sprengen und das tibetanische Dornröschen nicht aus dem Schlafe wecken können.

Heute ist der Anprall, der vom Westen herkommt, kräftiger und nachhaltiger, und es ist abzuwarten, ob nicht dort im Osten Kräfte aus ihrem Schlummer geweckt werden, die man besser sich selbst hätte überlassen sollen. Hat doch schon der große japanische Kanzler Ito gesagt: „Die europäischen Mächte werden es einst bitter zu bereuen haben, daß sie den mongolischen Osten nicht haben

schlummern lassen." In der Tat zeigen sich immer neue Stimmen, die darauf hinweisen, daß ein kriegerischer Zusammenstoß des Ostens mit dem Westen nur eine Frage der Zeit sei. Der amerikanische Konter-Admiral Thompson hat bei seiner Rückkehr aus Ost-Asien in Seattle eine Rede gehalten, die in Amerika weithin bemerkt worden ist. Er verkündet ganz offen, daß binnen fünf Jahren der Krieg zwischen Japan und den Vereinigten Staaten entbrennen wird; das Kampfobjekt aber würden die Philippinen sein. In der Tat sprechen soeben bedeutende, ernsthafte und angesehene japanische Blätter von einer „Krisis", zu der die amerikanisch-japanische Streitfrage bezüglich des Unterrichts japanischer Kinder in Kalifornien gediehen sei.

Die Ausreise von 20 amerikanischen Panzerschiffen in den Stillen Ozean gewinnt angesichts solchen Kommentars ein wenig freundliches Aussehen. Unterdessen klagt der Führer der koreanischen Sondermission nach dem Haag laut über Japans Verhalten. Er weist darauf hin, welch einen Lärm Japan um die Unterrichtsfrage in Kalifornien angeschlagen haben. Japan selbst verfährt aber an anderen Orten weit gewalttätiger und ungerechter. So würden die koreanischen Studenten in japanischen Unterrichtsanstalten nicht geduldet, sondern in besondere Schulen verwiesen, deren Lehrmittel geradezu kläglich seien. Der Gesandte weist auch darauf hin, wie Japan augenblicklich bemüht sei, die zwischen Korea und mehreren westländischen Mächten, darunter Deutschland, bestehenden Handelsverträge zu annullieren. Selbstverständlich lediglich zu dem Zwecke, die europäischen Waren zugunsten japanischer Fabrikanten hinauszuwerfen.

In dem Augenblicke aber, in welchem von allen Seiten über Japan Klage geführt wird und nur die englische Presse sorgfältig alles unterdrückt, was auf Kosten des neuen Bundesgenossen vorgebracht ist, erscheint, den englischen Politikern sicherlich etwas mal à propos, ein Werk aus der Feder des bekannten Kriegsberichterstatters, F. A. Mc. Kenzie, dessen Titel „Das entschleierte Japan" seine Tendenz ziemlich deutlich erkennen läßt. Es ist im Grunde genommen eine harte Kritik, die dieser Kenner des Ostens an dem aufstrebenden Inselvolk übt, und diese Kritik wird um so weiter wirken, als Tadel mit Anerkennung sehr wohl und begründet gepaart erscheint.

Mc. Kenzie freut sich scheinbar der hohen Tugenden des Japaners. Er macht ihnen ehrfurchtsvolle Komplimente um ihrer zahlreichen trefflichen Eigenschaften willen; er lobt ihre Tapferkeit, ihre staunenswerte Energie, ihren Todesmut, ihre Fähigkeit zur Disziplin und die bewundernswerte Selbstaufopferung der Massen. Alles Eigenschaften, die ein kriegerisches Volk ersten Ranges charakterisieren. Aber der Kritiker stellt alsbald die tiefen Schatten des Bildes dicht daneben zusammen. So bespricht er ihren schrankenlosen, fast bis zur Albernheit getriebenen Ehrgeiz; er geisselt ihre Wildheit, ihre innere Barbarei und den auf ihr sich aufbauenden ungezügelten Fremdenhaß. Er weist hin auf die unergründliche Falschheit und Tücke, auf den Mangel jeden Ehrgefühls in gewisser Richtung und jeden Ehrbegriffs im europäischen Sinne; Wortbruch sei an der Tagesordnung und nur da zu erwarten, wo der Vorteil mit dem Worthalten identisch ist. Mc. Kenzie betrachtet sodann die Einwirkungen des Krieges auf das Volk der aufgehenden Sonne und stellt fest, daß der verhältnismäßig leichte kriegerische Triumpf nicht gerade dazu beigetragen habe, die Japaner zu bessern.

Und auf der Grundlage seiner psychologischen und ethnographischen Analyse versucht er sodann die politische Nutzanwendung. Diese Nutzanwendung geht aber dahin, aufzuzeigen, wie falsch es von England war, ein Bündnis mit dieser jungen Nation einzugehen. Zunächst wird dargelegt, daß Japan tatsächlich die von ihm proklamierte und von Europa geführte Politik der offnen Tür gar nicht verfolge. Im Gegenteil, während es laut und vernehmlich verkündet, daß die fremden Völker in ihren Niederlassungen überall die gleichen Rechte besässen, verkümmert es die Bewegungsfreiheit der europäischen Kaufleute aller Orten. Nicht nur in Korea, wo der westländische Einfluß ganz und gar mattgestellt ist, sondern sogar in Gebieten, auf die Japan gar keinen Rechtstitel besitzt, wie z. B. in der Mandschurei.

Was aber in England das größte Aufsehen erregt und die meisten Bedenken hervorgerufen hat, das ist der offene und deutliche Hinweis auf die japanische Agitation in Indien. Gerade jetzt, wo den Engländern neue Schwierigkeiten nationaler Art erwachsen sind, in dem Augenblick, in welchem das Mutterland wahrscheinlich vor einem Aufstand der Hindus steht, der blutiger und ausgedehnter sein dürfte, als die schlimmsten vorhergehenden Erhebungen, durchziehen zahlreiche japanische Sendboten das Land, halten Vorträge und knüpfen Verbindungen mit den Führern der indischen Nationalisten-Bewegung an, die nicht gerade geeignet sind, im britischen Interesse beruhigend zu wirken. Es ist zweifellos in Indien eine geheime japanische Agitation im Schwunge, welche das Ziel hat, die Hindus im asiatischen Sinne zu beeinflussen. Schreibt doch einer der japanischen Wanderredner an eine Gruppe indischer Führer: „Wir können nur tiefe Sympathie mit euch haben in der schwierigen politischen Lage, in die ihr jetzt versetzt seid. Es ist meine unerschütterliche Hoffnung, daß der Tag kommen wird, an dem Indien einen hervorragenden Platz in der Welt des Ostens als ein unabhängig sich selbst regierendes Land einnehmen wird." Und angesichts solcher Tatsachen kommt der Verfasser zu dem Schlusse, daß Osten und Westen verschiedene Sprachen sprechen und verschiedene Begriffe haben und daß sie deshalb nicht auf gleicher Basis zu behandeln sind und -verhandeln können. Er erinnert seine Landleute an die Warnung Sir. Henry Mainers: „daß jeder europäische Mensch, der mit gelben Völkern ein Waffenbündnis gegen eine andere europäische Nation eingeht, ein verräterisches Spiel gegen das Gedeihen des ganzen Menschengeschlechts treibe".

Ob sich die englischen Landsleute des Verfassers diese Warnung für die politische Gebarung des nächsten Jahrzehntes wohl zu nutze machen werden?

Unterdessen haben die deutschen Interessen durch ein Unternehmen nicht unwesentliche Förderung erfahren, auf dessen Ursprung, Anlage und Bedeutung wir in der Oktobernummer dieser Zeitschrift besonders eingehen werden: Durch Eröffnung einer deutsch-chinesischen Medizinschule in Shanghai.

Der Bericht des „Ostasiatischen Lloyds" vom 7. Juni 1907 beschränkt sich ausschließlich auf die Vorgänge bei Eröffnung der Schule und nimmt zunächst noch nicht Notiz davon, daß es vor allen Dingen der Arbeit der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft und ihrer hervorragenden Mitglieder zu danken ist, wenn dieses Unternehmen wohl fundiert und mit hoffnungsreichen Aussichten ins Leben gerufen worden ist.

Wirtschaftlicher Teil.

Russisches Asien.

Baumwollanbaufläche und Stand der Baumwollsaaten zu Ende Juni 1907 im asiatischen Rußland.

In Turkistan war der Überfluß von atmosphärischen Niederschlägen ganz ungewöhnlich. Eine Folge der ungünstigen Witterungsverhältnisse war auch eine kleine Verspätung der Aussaat. Im Januar war die Menge der atmosphärischen Niederschläge fast doppelt so groß wie sonst. Anfang Januar fiel Schnee sowohl im Syr-Darjagebiet als auch in Ferghana und Samarkand. Gegen Mitte Januar fiel auch Schnee in der Hungersteppe und in Chodeshent.

Im Februar war die Durchschnittstemperatur unter der Norm, und die Niederschläge waren bedeutend geringer als zu derselben Zeit der früheren Jahre. Der März war im Turkistangebiet recht kalt. Die Menge der atmosphärischen Niederschläge überstieg die normale Höhe. Der April war anfangs viel günstiger als der April im vorigen Jahre. Gegen Mitte April begannen die Feldarbeiten und an einigen Orten wurde sogar schon die Aussaat ausgeführt. Indessen war das Wetter um diese Zeit wie auch in der Folge nicht ganz günstig für die Aussaat.

Der allgemeine Stand der Baumwollsaaten im Ferghanagebiet war nach den Telegrammen aus jedem einzelnen Kreise wie folgt: Der Saatenstand im Kreise Andischau war gegen das Vorjahr um dieselbe Zeit um 15% schlechter. Das Reifen verspätete sich um 10 Tage; man erwartet eine um 15 % niedrigere Ernte. Im Kreise Namangan steht die Baumwolle besser als im vorigen Jahre. Man erwartet hier eine gleiche Ernte wie im vorigen Jahre. Niedergegangener Hagel hat gegen 5 % der Saaten beschädigt. Im Kreise Kokand übertrifft der Saatenstand den vorjährigen um 2%. Es wird hier eine um 20 % höhere Ernte erhofft. Im schlechtesten Stande befanden sich die Baumwollsaaten im Kreise Margelan, wo sie im Vergleiche mit der vorjährigen um 20% schlechter stehen. Indessen wird die Zunahme in der Anbaufläche diesen Ausfall im Ertrage kompensieren, so daß man auf eine ebenso große Baumwollernte wie im vorigen Jahr rechnen kann. Von Faktoren, die ungünstig auf den Saatenstand eingewirkt haben, werden Rost und Raupen gemeldet.

Die Baumwollanbauflächen haben in diesem Jahre fast in allen Rayons zugenommen. Hauptanlaß dazu war der hohe Preis der Faser in der vorigen Handelssaison, der die Möglichkeit bot, günstig und mit Vorteil die Baumwollernte zu realisieren, sowie auch der Umstand, daß Aufkäufer schon im Februar begonnen haben, Vorschüsse auf die zukünftige Baumwollernte zu bewilligen. Im Syr-Darjagebiet wurden in früheren Jahren große Ländereien überhaupt nicht bebaut und zwar aus Furcht vor den Heuschrecken, jetzt jedoch sind sie mit Baumwolle angesät. Im Ferghanagebiet, wo es keine freien für den Baumwollanbau geeigneten Ländereien mehr gibt, ist die Erweiterung der Anbaufläche hauptsächlich durch Verwendung von Getreidefeldern und Gemüse- und Obstgärten zu Baumwollpflanzungen erfolgt.

Eine Verminderung des Anbauareals wird nur im Gouvernement Eriwan festgestellt und zwar infolge der guten Preise für Weizen und Reis. Im Gouvernement Baku dagegen (Kreis Dschewad) hat die Anbaufläche zugenommen.

(Torg. Prom. Gaz.)

Indien und Australasien.

Der Indigohandel Britisch-Indiens 1906/1907.

Die indischen Indigopflanzer haben in den Ergebnissen des Jahres 1906/07 eine Verbesserung ihrer Lage erblickt, und man sieht hoffnungsvoller in die Zukunft. Die von dem Java-Natalsamen erzielten Resultate ließen über seine Überlegenheit keine Zweifel. Deshalb sind für die kommende Saison größere Strecken mit diesem Samen zur Bepflanzung gelangt. Die von einem Sachverständigen der indischen Regierung nach einer zweijährigen Forschung veröffentlichten Resultate über den relativen Wert des natürlichen und des synthetischen Indigos haben bedeutende Hoffnungen, wenn auch einige Widersprüche erweckt. In dem einen Punkt ist man sich jedoch einig, daß das vegetabilische Produkt einer Normierung des Gehalts (standardisation) unbedingt bedarf.

In Behar ist die erste Ernte durch Überschwemmung zerstört worden, dagegen war die Qualität der späteren Ernte ausnahmsweise gut. Die Preise sind deshalb sowohl in Calcutta wie in London um 12 % gestiegen. In manchen Kreisen ist man der Ansicht, daß der niedrigste Stand für die Aussichten des natürlichen Indigos erreicht worden ist und daß die zur Zeit bestehende Nachfrage Zwecken dient, welchen das synthetische Färbemittel nicht nachkommen kann. Allerdings gibt der nachstehende Überblick über die Ausfuhr keinen Anhaltspunkt für die Richtigkeit dieser Annahme, denn die erhöhte Nachfrage nach Indigo kommt hauptsächlich von Persien und von Japan und ist erst seit so kurzer Zeit aufgetreten, daß man nicht mit Bestimmtheit sagen kann, ob sie von Dauer sein wird. Die Verschiffungen nach Großbritannien und anderen Ländern des Westens dagegen, von wo eine feste Nachfrage erwartet werden könnte, sind — wenn man größere Zeiträume überblickt — zurückgegangen.

Als mit von Bedeutung für die Nachfrage nach Indigo wird der Aufschwung im Eisen- und Maschinenhandel angegeben, der einen großen Verbrauch von mit Indigo gefärbter Arbeiterkleidung zur Folge gehabt habe.

Den Export von Indigo in den Jahren 1901/02 bis 1906/07 zeigt die nachstehende Statistik, der vorausgeschickt werden mag, daß vor zehn Jahren der Gesamtexport 169 500 cwts. zum Werte von 43,7 Millionen Rs. betrug.

Die Ausfuhr betrug in cwts. von:

	Calcutta	Madras	anderen Häfen	zusammen	Wert Rupien
1901/02	55 038	25 400	9 312	89 750	18 522 554
1902/03	29 403	32 242	3 732	65 377	12 056 819
1903/04	29 858	24 414	6 138	60 410	10 762 026
1904/05	30 029	11 901	7 322	49 252	8 346 073
1905/06	19 062	7 756	4 368	31 186	5 863 777
1906/07	19 309	11 159	4 634	35 102	7 004 773

Der Rückgang war somit in zehn Jahren fast 80 % in der Menge und nahezu 84 % im Werte, in fünf Jahren 60 % in der Menge und 62 % im Werte. Im Jahre 1906/07 trat jedoch eine Besserung ein von 12,5 % in der Menge und 19.5 % im Werte. Der Durchschnittswert eines cwts. berechnet sich zur Zeit auf 199 Rs.

Die Ausfuhr nach Großbritannien erhöhte sich im vergangenen Jahre um 2,5 % auf 7942 cwts., nach den anderen europäischen Ländern ist sie gleichfalls um ein geringes auf 7063 cwts. gestiegen. Ägypten ist, obschon der Export nach dort zurückgegangen ist, immer noch der Hauptabnehmer von Indigo mit zusammen 9195 cwts. Die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten ist von 1530 auf 1258 cwts. zurückgegangen. Japan und Persien haben ihren Bezug von Indigo gegen das vorhergehende Jahr merklich erhöht. Die Ausfuhr nach Japan betrug im Jahre 1906/07 1600 cwts. zum Werte von 293 000 Rupien gegen 242 cwts. im Jahre 1905/06, diejenige nach Persien betrug im Jahre 1906/07 2422 cwts. zum Werte von 430 000 Rupien gegen 1676 cwts. im Jahre 1905/06. Es muß jedoch zur richtigen Würdigung dieser Zunahme bemerkt werden, daß die Ausfuhren nach den genannten beiden Ländern zeitweise viel höher waren als im Jahre 1905/06. So nahm Persien im Jahre 1904/05 und im Jahre 1903/04 je 3700 cwts., Japan im Jahre 1901/02 5700 cwts. auf.

Der psychologische Effekt des günstigen Ergebnisses des verflossenen Erntejahrs kennzeichnet sich dadurch, daß für die nächste Ernte das mit Indigo bebaute Areal um 18 % vergrößert worden ist. In der Präsidentschaft Madras bleibt das mit Indigo bepflanzte Areal nur um 1 % hinter dem Durchschnitt der fünf Jahre bis 1904/05 zurück. Der Rückgang des Gesamtanbaus in Bengalen, Madras, den Vereinigten Provinzen und Punjab zusammen verglichen mit der Durchschnittsziffer des genannten Zeitraums beträgt aber immer noch ca. 38 %. Das Ernteergebnis dieser vier Provinzen ist im Dezember 1906 auf 69 700 cwts. geschätzt worden, und der wirkliche Ertrag soll diese Erwartungen gerechtfertigt haben.

(Bericht des Kaiserlichen Generalkonsulats in Calcutta vom 28. Mai 1907.)

Ostasien.

Außenhandel Japans im ersten Vierteljahr 1907.

Die Einfuhr Japans wies im ersten Vierteljahr 1907 einen Wert von 121 360 000 Yen gegen 108 897 000 Yen im gleichen Zeitraum des Jahres 1906 auf, während die Ausfuhr von 85 922 000 Yen im ersten Quartal 1906 auf 94 078 000 Yen im gleichen Zeitraume des Jahres 1907 stieg.

Die hauptsächlichsten Einfuhrartikel waren an diesem Import mit den folgenden Werten in 1000 Yen beteiligt (die Zahlen für 1906 sind in Klammern beigefügt): Bohnen, Erbsen und Hülsenfrüchte 2066 (1547), Rohbaumwolle 37 284 (30 365), Baumwollengarn 390 (1183), Baumwollenwaren: bedruckte Baumwollenstoffe und Schirtings 796 (2474), Satins und Regenschirmstoffe 1291 (1227), Flachs, Hanf, Jute und Chinagras 835 (783), Indigo, getrocknet 1080 (868), Eisen und Stahl: Ingots und Masseln 878 (844), Barren und Stäbe 6247 (3999), Nägel 813 (746), Röhren 754 (435), Schienen 856 (467), Leder 886 (731), Lokomotiven und rollendes Material 986 (325), Maschinen 5127 (4929), Kerosen 2908 (3643), Ölkuchen 2566 (944), Papier (ausgen. chinesisches) 1707 (1898), Phosphorite 876 (825), Reis 8897 (7575), Zucker 4750 (3732), Weizenmehl 1435 (3134) Wolle, roh 4302 (2098), Wollenwaren „Mousseline de Laine" 422 (882), Wollenzeug 2142 (5594).

Auf die Hauptausfuhrartikel entfielen folgende Werte in 1000 Yen: Bier 198 (214), Kampfer 1412 (963), Kohlen 4243 (3454), Kupfer 9100 (4786), Baumwollengarn 8404 (6749), Baumwollenzeuge 3705 (2529), baumwollene Handtücher 486 (488), baumwollene Unterhemden, Unterhosen 374 (236), Tintenfisch 664 (352), lackierte Waren 326 (300), Zündhölzer 2154 (2294), Flurmatten 1485 (1861), Porzellan und Töpferwaren 1502 (1584), Reis 858 (1325), Reisbier 594 (488), Seide: Rohseide 20 965 (23 442), Abfallseide 3597 (2808), Taschentücher 1138 (886), Habutae 7754 (7623), Strohgeflechte 1212 (1435), Zucker, raffiniert 790 (1773), Tee 311 (219), Zigaretten 424 (717), Regenschirme 612 (701).

(Accounts relating to the Trade and Commerce of certain Foreign Countries and British Possessions.)

Die Mitsu Bishi-Werft in Nagasaki.

Trotz der in den letzten Jahren eingetretenen außerordentlichen Vergrößerung der japanischen Handelsflotte steht die japanische Schiffbauindustrie noch immer unter dem Zeichen der Hochkonjunktur und ist mit Neuaufträgen bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit überfüllt. Besonders gilt dies von der ältesten und größten Schiffswerft, der Mitsu Bishi Zosenjo in Nagasaki. Diese hat seit dem Jahre 1898 40 größere Dampfer von zusammen 101 300 Brutto-Registertons gebaut und hatte im Mai 1907 11 Dampfer von zusammen 83 600 Registertons im Bau oder in fester Bestellung.

Die Werft hat 7 Hellinge, darunter 4 größere, auf denen sie nach ihrer eigenen Angabe gegenwärtig Dampfer von insgesamt 30 000 Brutto-Registertons im Jahre fertig stellen kann.

Unter den im Bau begriffenen Schiffen befinden sich 2 Turbinendampfer von je 13 000 Registertons, 16 850 PS. und 19 Knoten Geschwindigkeit für die Toyo Kisen Kaisha, ein Turbinenkreuzer von 1350 Registertons und 23 Knoten für die japanische Marine und ein als Hilfskreuzer eingerichteter Handelsdampfer von 2849 Registertons und 21 Knoten für die freiwillige Flotte.

Bestellt sind von der Nippon Yusen Kaisha 4 Schwesterschiffe von je 8600 Registertons, 7300 PS und 15½ Knoten sowie in neuester Zeit von der Osaka Shosen Kaisha 3 Schwesterschiffe von 6000 Registertons und 14 Knoten.

Die Schiffsbaumaterialien, deren Menge und Wert nach dem Gesagten sehr groß sind, werden namentlich aus England eingeführt. Das japanische Regierungsstahlwerk in Yawata hat bisher keinerlei Materialien für die größeren japanischen Handelsschiffe geliefert, soweit diese, was fast ausnahmslos der Fall ist, bei dem englischen Lloyd registriert werden.

(Bericht des Kaiserlichen Konsulats in Nagasaki.)

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin.
Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen - Berlin SW. 68.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft

1907, September. No. 12. VI. Jahrgang.

Die Begründung der Deutschen Medizinschule in Schanghai.

Ausschuß für Förderung der deutschen Kulturarbeit in China.

Es ist wiederholt von ost- und westländischen Autoritäten ausgesprochen worden, daß diejenigen, die die alte Kultur des asiatischen Ostens vom Schlummer erweckt hätten, dies noch einmal würden zu bereuen haben. Solchen Äußerungen kann nur der Sinn zugrunde liegen, daß zu befürchten stehe, es würden sich die anders oder halb zivilisierten gewaltigen Mächte der Asiaten dereinst gegen Europa wenden. Solche Befürchtungen könnte man als berechtigt bezeichnen, wenn die Tätigkeit der europäischen Völker sich lediglich darauf beschränkte, auf wirtschaftliche und politische Eroberungen auszugehen und dadurch Chinesen und Japaner fortgesetzt zu reizen.

Es kann aber zum Ruhme Europas gesagt werden, daß seine asiatische Politik doch etwas gehaltvoller ist. Wenn man auch — und sogar wir Deutschen! — schon davon abgekommen ist, rein „idealen" Überlegungen nachzugehen und die politische Praxis der Theorie zu opfern, so ist Europa, und seine einzelnen Nationen, doch viel zu stolz auf seine Errungenschaften, als daß es nicht doch mit dem lebhaften Wunsche aufträte, die von ihm als die höchste erkannte Kultur auch auf die übrigen, noch fernstehenden Völkermassen zu übertragen. In diesem Sinne glauben die europäischen Völker eine Mission im Osten sich vindizieren zu müssen, und es ist nicht nur ein schmuckes Mäntelchen, das sie sich umhängen, sondern ein ganz ehrliches Bestreben, zu fördern und in mancher Beziehung rückständige Elemente des Ostens in den Besitz moderner Errungenschaften geistiger und wirtschaftlicher Art zu setzen. Ob solches Ziel auch angestrebt werden würde, ohne daß bei Durchführung dieser Arbeit ein reicher wirtschaftlicher Gewinn in Aussicht stände, mag dahingestellt bleiben; Tatsache ist, daß neben wirtschaftlichem und politischem Einfluß auch kultureller Einfluß gesucht und erworben wird. Es beweist dieses ein Blick auf das energische Bestreben der Mächte, insbesondere auf China einzuwirken durch Schaffung sanitärer, kultureller, religiöser und dem Unterrichtswesen dienender Einrichtungen.

Es ist hier nicht der Raum, einen Überblick darüber zu geben, inwieweit in dieser Beziehung die europäischen Mächte im Wettbewerb stehen und einander den Rang ablaufen.

Was Deutschland betrifft, so ist sein Auftreten in Ost-Asien noch so jungen Datums, daß es freilich bisher in der Unterstützung kultureller Bestrebungen in China noch nicht merklich hervortreten konnte. Es ist aber fraglos, daß gerade auf diesem Gebiete die ganze Vergangenheit unseres Volkes und die führende Stellung, die es auf einzelnen Gebieten des Geisteslebens in Europa einnimmt, zu einem lebhaften Eintreten für geistige Befruchtung auch des Ostens bestimmt erscheint. Der Chinese wird erfahrungsgemäß für jedes derartige Entgegenkommen empfänglich und unter Umständen um so dankbarer sein, je mehr er den Fremdenhaß beiseite schiebt und anstatt dessen das, was ihm der Westen bringt, neugierig daraufhin durchmustert, ob ihm nicht mancherlei Nutzen daraus erwachsen könne; er wird weniger mißtrauisch zur Seite treten, wenn man ihm geistige Werte zuführt, durch deren Verarbeitung und Assimilierung er zweifellos vorankommen kann. In solchem Falle wird er sich auch ohne Murren mit der Tatsache abfinden, daß derjenige, der ihm das Gute bringt, dabei indirekt auf wirtschaftlichem Gebiete seine Rechnung findet.

In der gewaltigen chinesischen Bevölkerungsmasse liegt kaum eine öffentliche Einrichtung so sehr im Argen, vielmehr sie existiert nur in Ansätzen, als die öffentliche Hygiene und das Gesundheitswesen überhaupt. Die ärztliche Wissenschaft der Chinesen ist noch rückständiger, wie vieles andere, was man mit den europäischen Einrichtungen vergleichen könnte. Von unserem Standpunkte aus betrachtet, besteht hier geradezu ein Notstand. Gelingt es uns nun dazu beizutragen, daß in dieser Beziehung ein Fortschritt herbeigeführt wird, so werden wir des Verständnisses der führenden Kreise der chinesischen Bevölkerung nicht entraten. Man wird, wenn man auch nicht dankbar ist, unser Vorgehen doch als nützlich anerkennen, die dargebotene Kulturarbeit und uns selbst dabei ganz unwillkürlich als eine Klasse von Leuten zu betrachten lernen, die man nicht hassen und verachten muß, sondern denen man mit einem gewissen Vertrauen entgegen kommen kann. Dieses Vertrauen möge hernach auch denjenigen Deutschen zum Gewinn werden, welche um wirtschaftlicher Unternehmen willen das Reich der Mitte aufsuchen.

Solche und ähnliche Erwägungen waren es, die innerhalb der Kreise in Deutschland, die sich für die Weltpolitik in Ostasien besonders interessieren, den Gedanken aufkommen ließen, die Verbreitung deutscher Kultur im Osten durch eine Reihe praktischer Maßregeln zu fördern.

Die Anregung zur Durchführung des ersten auf solchem Grundgedanken aufgebauten Unternehmens ist das Verdienst des langjährigen Generalkonsuls des Deutschen Reiches in Schanghai, Herrn Geh. Legationsrats Dr. Knappe. Gestützt auf seine genaue Kenntnis des asiatischen Ostens unterbreitete er dem Vorstande der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft das Projekt, zunächst in Schanghai den Versuch zur Begründung einer deutschen medizinischen Fakultät zu machen. Von einer deutschen Medizinschule sollte das Chinesentum wertvolle Anregung empfangen und erkennen lernen, daß unter den europäischen Nationen an Uneigennützigkeit und in der

Fähigkeit, nützliche Dinge zu übermitteln, unser Vaterland nicht an letzter Stelle steht. Herr Knappe wies darauf hin, daß die Begründung einer englischen Medizinschule in Singapur, die einige Jahre zurückliegt, von bestem Erfolge begleitet gewesen sei. Chinesische Schüler seien der Schule reichlich zugeströmt, und schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit auch chinesische Kapitalien für die weitere Unterhaltung und den Ausbau der Anstalt verfügbar geworden.

Die Deutsch-Asiatische Gesellschaft ging bereitwillig auf die Vorschläge ihres geschätzten Vorstandsmitgliedes ein. Sie setzte alsbald einen besonderen Ausschuß zur Bearbeitung der Sache ein, und dieser Ausschuß beschloß, sich durch Kooptation über die unmittelbaren Kreise der Gesellschaft hinaus zu verstärken und zu einem „Ausschuß zur Förderung der deutschen Kulturarbeit in China" auszugestalten.

Die Idee wurde zunächst einer Reihe hervorragender Persönlichkeiten in der Stille unterbreitet und fand allenthalben Anklang. An die Spitze des Ausschusses trat alsbald Seine Königliche Hoheit der Prinz Heinrich von Preußen. Dem Ausschuß traten außerdem folgende Herren bei: von Ahlefeldt, Kaiserlicher Vizeadmiral und Direktor im Reichsmarineamt, Exzellenz Dr. Althoff, Direktor im Ministerium der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten, Ballin, Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Paketfahrt-Aktiengesellschaft, Alb. Blaschke, i. Fa. S. Bleichröder, Geheimer Regierungsrat, Henry T. Böttinger, Mitglied des Abgeordnetenhauses, Dr. von Brandt, Kaiserlicher Wirklicher Geheimer Rat, Graf Dönhoff-Friedrichstein, Oberburggraf des Königreichs Preußen, Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Diels, Mitglied der Akademie der Wissenschaften, Professor Dr. Dönitz, Geheimer Medizinalrat, Dr. jur. P. D. Fischer, Wirklicher Geheimer Rat, Vorsitzender der Direktionen der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft und der Schantung-Bergbau-Gesellschaft, Karl Fürstenberg, Geschäftsinhaber der Berliner Handelsgesellschaft, Freiherr von Gayl, Generalleutnant und Kommandeur der 21. Division, Freiherr von der Goltz, General der Infanterie und kommandierender General des I. Armeekorps, Präsident der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft, A. Gültzow, i. Fa. Siemssen & Co., Vorsitzender des Ostasiatischen Vereins in Hamburg, Professor Dr. Harnack, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat, Mitglied der Akademie der Wissenschaften, Professor Dr. Oskar Hertwig, Geheimer Medizinalrat, Mitglied der Akademie der Wissenschaften, Geheimer Legationsrat Dr. Knappe, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsch-Asiatischen Bank, Geheimer Kommerzienrat Leopold Koppel, Adalbert Korff, i. Fa. Melchers & Co., Bremen, Robert von Mendelssohn, Königlich Schwedischer Generalkonsul, Dr. von Mühlberg, Wirklicher Geheimer Rat, Unterstaatssekretär im Auswärtigen Amt, Dr. Freiherr Mumm von Schwarzenstein, Kaiserlicher Botschafter, Raschdau, Kaiserlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister z. D., Geheimer Oberregierungsrat Professor Dr. Sachau, Direktor des Orientalischen Seminars, Mitglied der Akademie der Wissenschaften, Dr. Schjerning, Generalstabsarzt der Armee, Schenck von Schweinsberg, Kaiserlicher Wirklicher Geheimer Rat, Dr. Schmidt, Geheimer Oberregierungsrat und vortr. Rat im Ministerium der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten, Dr. Schmidt, Generalstabsarzt der Marine, Alexander Schoeller, Geheimer Seehandlungsrat, Geschäftsinhaber der Disconto-Gesellschaft, Dr. Vosberg-Rekow, Direktor der Zentralstelle für Vorbereitung von Handelsverträgen, Konsul Wallich, Mitglied des Aufsichtsrats der Deutschen Bank, Dr. Wiegand, Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd.

Das spezielle Aktionskomitee der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft setzt sich unter dem Vorsitz des Wirklichen Geheimrats Exzellenz Dr. Fischer aus folgenden Personen zusammen: Dr. jur. Seidenspinner, Wirklicher Geheimer Kriegsrat, Geheimer Legationsrat Dr. Knappe, Urbig, Direktor der Diskontogesellschaft, Dr. Vosberg-Rekow, Exzellenz Raschdau, Kaiserlicher Gesandter z. D.

Dieses Komitee ist in der Folge von dem Gesamt-Ausschuß mit der Führung der Geschäfte im Rahmen der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft beauftragt worden. Es gelang dem Ausschuß binnen kurzem, durch private Werbung die stattliche Summe von ca. 80000 Mk. zusammenzubringen. Insbesondere Herr Geheimrat Knappe verstand es, sehr bald auch preußische und Reichsbehörden für die Angelegenheit zu interessieren; es beteiligte sich vor allen Dingen das Preußische Kultusministerium lebhaft an der Förderung der Sache. Das Kuratorium der Koppel-Stiftung bewilligte alsbald und für eine längere Reihe von Jahren nicht unerhebliche Mittel. Desgleichen wurden größere Summen aus verfügbaren Fonds des Reiches herangezogen. Schon nach wenigen Wochen standen die Mittel zur Verfügung, das Unternehmen in Szene zu setzen.

In Schanghai besteht bereits seit längerer Zeit ein aus chinesischen und deutschen Kapitalisten gebildetes Comité, das daselbst ein Hospital mit Klinik für Chinesen unterhält. An diesem Hospital wirken die zu einer Firma vereinigten fünf deutschen Ärzte Schanghais. Kaum war die hier in Europa ventilierte Idee der Medizinschule bekannt geworden, als sich nicht nur das Comité des Tung-chi-Hospitals, sondern auch die deutsche Ärztefirma in höchst dankbarer Weise bereit erklärten, auf die Sache einzugehen und Material und Kraft unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Der Ausschuß der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft ging nun in Gemeinschaft mit den beteiligten Stiftungen und Behörden daran, dem Plan eine feste Gestalt zu geben und die nötigen Kräfte für das Unternehmen zu engagieren. Da es zurzeit noch verhältnismäßig wenig junge Chinesen gibt, welche die deutsche Sprache beherrschen, wurde vorgesehen, den Unterricht an der Medizinschule während der ersten beiden Jahre in englischer Sprache erteilen zu lassen. Um indessen Schülermaterial für den deutschsprachlichen Unterricht vorzubereiten, mußte zugleich die Begründung einer deutschen Vorschule, einer Art Progymnasiums, in die Wege geleitet werden. Zur Führung dieser Anstalt wurde zunächst ein junger Philologe, Herr Oberlehrer Dr. Schindler, engagiert. Neben den in Schanghai anwesenden deutschen Ärzten, Dr. Paulun, Dr. v. Schab, Dr. Völker, Dr. Gerngroß und Dr. Krieg, die sich für eine Lehrtätigkeit unentgeltlich zur Verfügung stellten, engagierte der Ausschuß Herrn Dr. Du Bois-Reymond aus Berlin und Herrn Dr Ammann, die sich für eine Reihe von Jahren für Schanghai verpflichteten.

Das Königlich Preußische Kultusministerium trug kein Bedenken, die Bedeutung des Unternehmens dadurch anzuerkennen, daß es den Dozenten der Medizinschule einschließlich der Herren in Ostasien alsbald den Professortitel verlieh. Die Herren Professor Dr. Du Bois-Reymond und Oberlehrer Dr. Schindler traten am 30. März d. J. die Ausreise nach China an. Herr Professor Dr. Ammann folgte am 15. August.

Die Mittel für den Bau der zunächst erforderlichen Gebäude, die nötigen Vorschüsse auf Gehälter und Reisekosten wurden von dem Ausschuß der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft zur Verfügung gestellt. Ein kleineres Komitee wandte sich an den Buchhandel mit der Bitte um Abgabe einiger Werke für die Bibliothek der Schule. Diese Bitte hatte einen hocherfreulichen Erfolg; denn es sind alsbald Werke im Werte von mindestens 50000 Mk. zur Verfügung gestellt worden. Das Preußische Kultusministerium forderte zudem die Universitäten auf, Dubletten zweckentsprechender Werke und sonst verfügbare Lehrmittel abzugeben. Auch hier war das Ergebnis recht erfreulich. Unter anderem wurde ein prachtvoller großer Projektionsapparat zur Verfügung gestellt, der bisher an der Königlichen Anatomie in Gebrauch war. Eine bekannte Großfirma stiftete physikalische Apparate im Werte von 6000 Mk., eine andere Firma schenkte sogar ein ganzes Instrumentarium im Werte von 10000 Mk.

Unterdessen ist die Vorschule und zwar am 3. Juni d. J. in Schanghai eröffnet worden. Der „Ostasiatische Lloyd", das führende deutsche Blatt im asiatischen Osten, gibt über die Eröffnungsfeier nachstehenden Bericht:

„Die Eröffnung der deutsch-chinesischen Medizinschule hat am Montag, dem 3. Juni, nachmittags 3½ Uhr, dem bescheidenen Anfang des jungen Unternehmens entsprechend, ohne besondere Feierlichkeit stattgefunden. Da die Medizinschule im Anschluß an das von unseren hiesigen deutschen Ärzten schon vor mehreren Jahren errichtete deutsch-chinesische Krankenhaus, das Tung-chi-Hospital, betrieben werden soll, war es von Wichtigkeit, daß die Schule möglichst in der Nähe des Hospitals untergebracht wurde. Das ist erfreulicherweise gelungen. In der Burkill Road konnten gegenüber dem Tung-chi-Hospital zwei kleine, im sogenannten halbeuropäischen Stil erbaute Häuser gemietet werden, die genügend Raum für Unterrichts- und Wohnzimmer bieten. Ein Teil der Schüler kann gegen mäßigen Preis vollkommene Pension in der Schule, die damit den Charakter eines Alumnates annimmt, erhalten. Obwohl die Nachricht von der Errichtung der deutsch-chinesischen Medizinschule bisher nur unter einem verhältnismäßig kleinen Teil der chinesischen Bevölkerung bekannt geworden sein dürfte, hatten sich bis zum Eröffnungstage bereits 22 Schüler zur Aufnahme in die Schule gemeldet, und bei der eigentlichen Eröffnung waren 20 junge Leute im Alter von 18 bis 25 Jahren in dem kleinen Hörsaal versammelt. Sanitätsrat Dr. Paulun machte die Schüler mit den beiden aus Deutschland für das Institut eingetroffenen Lehrern, Professor Dr. Du Bois-Reymond und Oberlehrer Dr. Schindler, bekannt und legte sodann mit eigenen Worten die Ziele der Schule klar. Hiernach sollen die ersten zwei bis drei Schuljahre allgemein wissenschaftlichen Studien und vor allem dem Unterricht in der deutschen und chinesischen Sprache gewidmet sein. Hieran anschließend wird dann der medizinische und klinische Unterricht einsetzen, der im Laufe der Jahre, je nach Veranlagung und Leistungen des einzelnen, zu einem gewissen Abschluß gelangen soll. Um einen Teil der Unkosten aufzubringen und andererseits nur wirklich interessierte, lernbegierige und arbeitsfreudige junge Leute heranzuziehen, wird ein Schulgeld von etwa vier bis sechs Taels monatlich erhoben; die Alumnen zahlen außerdem die Ausgaben für die Verpflegung.

Nachdem Dolmetscher Schirmer vom kaiserlichen Generalkonsulat die Personalien der Schüler aufgenommen hatte, wurden unter Führung der Herren Dr. Paulun und Dr. Gerngroß die gerade von einer großen Anzahl Chinesen besuchte Poliklinik und die verschiedenen Einrichtungen des Tung-chi-Hospitals besichtigt, das naturgemäß das lebhafteste Interesse der chinesischen Schüler erregte."

Mit dem Bau der eigentlichen Hochschule wird alsbald begonnen werden; entsprechende Grundstücke sind vorgemerkt. Was aber beinahe als das Erfreulichste verzeichnet werden kann: schon jetzt ist von chinesischer Seite ein nicht unbedeutender Beitrag zu den weiteren Kosten der Anstalt gemeldet worden. Damit scheint das Interesse derjenigen Kreise geweckt und hervorgerufen, welche die Sache zunächst angeht und deren Teilnahme für den weiteren Fortbestand unumgänglich notwendig ist. Es ist zu erhoffen, daß die Medizinschule, deren Leitung in so bewährte Hände gelegt ist, sehr bald im Osten bekannt werden und einen Ruf gewinnen wird. Hoffen wir, daß dieser Ruf dem deutschen Namen überhaupt zugute kommt. Auch die Arbeit der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft auf diesem Gebiete, direkt auf das Praktische gerichtet, wird dann sicherlich Anerkennung verdienen, aber vor allen Dingen diejenigen Männer, welche innerhalb der Gesellschaft ihre Arbeit und Persönlichkeit opferwillig eingeworfen haben. Hier ist vor allen Dingen zu nennen Herr Geheimrat Dr. Knappe, ohne dessen unermüdliches persönliches Wirken, ohne dessen liebenswürdige Vermittlung und ohne dessen Kenntnis der einschlägigen Verhältnisse des Ostens ein Zustandekommen des Werkes nicht möglich gewesen wäre. Dank gebührt darüber hinaus allen denjenigen Privatpersonen und Behörden, welche opferwillige und auch pekuniäre Beihilfe geleistet haben. Möge das schließliche Ergebnis den Hoffnungen entsprechen, welche heute in den Kreisen der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft daran geknüpft werden. Kommt die Deutsche Medizinschule in Schanghai voran, erwirbt sie sich einen Namen und macht Fortschritte und moralische Eroberungen, so wird die Institution sicherlich nicht die letzte bleiben, welche die Gesellschaft auf diesem Gebiete ins Leben ruft.

Von der ersten parlamentarischen Studienreise nach Ostasien.

Von Oberst z. D. A. Janke.

(Fortsetzung.)

IV.

Von Colombo wurde die Reise in der Nacht zum 18. August nach Penang fortgesetzt. Am dritten Tage näherten wir uns der Nordspitze von Sumatra mit den davorliegenden, teilweise schön bewaldeten Pulo-Rondo, Brasse (700 m), Weh (670 m). Auf dem Festlande von Sumatra traten die Königsspitze im Nordwesten, Cap Pedro im Norden, der Golden Mount (2028 m) und später der noch tätige Vulkan Abong (3350 m) hervor. Das Land Atschin bereitet den Holländern noch heute Schwierigkeiten. Am vierten Tage erreichten wir Pulo Pinang oder Penang,

die kleine britische, auch Prinz Wales genannte Insel, welche durch einen 3 bis 8 km breiten Kanal vom Festland, auf dem die ebenfalls britische Provinz Wellesley liegt, getrennt ist. Diese erstreckt sich zwischen Mudan- und Krian-Fluß; außerdem sind seit 1874 der Transkrian-Distrikt und seit 1899 die Dindings der Kolonie der Straits Settlements einverleibt worden. An der Ostküste der Insel Penang liegt der Hauptort Georgetown (27000 Einwohner, meist Chinesen und Malaien). Die Stadt liegt in sumpfiger Ebene am Fuß von 500 m hohen, schön bewaldeten Bergen. Bekannt ist die Erzählung, daß im Jahre 1776 der Kapitän eines englischen Schiffes der Ostindischen Kompagnie daselbst landete und, als er den Radscha von Kedah auf dem Festlande besuchte, von deren Tochter zum Gemahl erwählt, die Insel Penang als Morgengabe erhielt. Kapitän Light übergab 1785 die Insel der Ostindischen Kompagnie gegen eine Jahresrente und blieb bis zu seinem Tode 1794 Statthalter der Insel.

Als wir, von zahlreichen Sampans umschwärmt, in dem sicheren und geräumigen Hafen vor Anker gingen, empfing uns der Verweser des deutschen Vizekonsulats Katenkamp, zugleich Chef des großen Handelshauses Behn, Meyer & Comp., und geleitete uns durch die Stadt zu seinem in schöner Parkgegend gelegenen Bungalow, wo zuerst unter dem Schutze einer indischen Punka, die bei einer Temperatur von 32° C. sehr wohltuend wirkte, eine Stärkung eingenommen wurde. Darauf wurde ein Hindu-Tempel mit vielköpfigen und vielarmigen Götterbildern auf der Außenwand und heiligen weißen Kühen in den Ställen, alsdann der botanische Garten besucht, welcher sehr günstig in einer Mulde des Gebirges eingebettet ist und schöne Exemplare von Palmen, Travellers tree und andere aufzuweisen hat. An den Bergen ist ein Wasserfall und das Reservoir für die städtische Wasserleitung. Nach einem vom Norddeutschen Lloyd im Eastern and Oriental Hotel gegebenen Diner wurde ein malaiisches Theater besucht, in dem ein Märchenstück „the golden bird" aufgeführt wurde. Außerdem wurden europäische Lieder in der wohlklingenden Malaiensprache vorgetragen.

Auf der Rückreise besuchten wir unter Führung des Herrn Katenkamp das Geschäftshaus von Behn, Meyer & Comp., in dem besonders ein Lager von Zinnbarren im Werte von ca. 600000 Mark bemerkenswert war. Die Halbinsel Malakka weist die größte Produktion an Zinn auf. Auf dem bisher überwiegend in primitiver Weise in Abbau genommenen Zinnareal der Vereinigten Malaien-Staaten sind 1905 etwa 50991 tons = ca. $^2/_3$ der gesamten jährlichen Zinnförderung der Welt gewonnen worden. Während Penang 1900 nur 19500 tons ausführte, war die Ausfuhr des Jahres 1905 schon 29000 tons. Es hat hiermit selbst Singapore überflügelt, welches 1900: 26000, 1905 nur 28000 tons ausgeführt hat. Penang zeigt also nach fünf Jahren eine Zunahme von 9500, Singapore nur eine solche von 2000 tons. In Penang sind zwei, in Singapore eine Zinnschmelze. Auch etwas Gold findet sich; schon bei Ptolemäus wird Malakka als goldene Chersones erwähnt.

Penang geht einer weiteren Entwicklung entgegen, da sich in ihm indisches, niederländisch-indisches und rein chinesisches Geschäft konzentriert, und in der Vereinigung der Malaien- und siamesischen Tributär-Staaten, Kedah und Tonkah, ein günstiges wirtschaftliches Hinterland vorhanden ist, das weiterer Erschließung sowohl durch die britische als durch die siamesische Regierung entgegensieht. Gebaut werden mit Erfolg: Kaffee, Zucker, Pfeffer, Gambier, Sago, Reis, Rubber, Cocos- und Betel-Nüsse, Bananen, Tapioka und verschiedene Arten einheimischer Früchte wie: Durian, Manggostin, Orangen, Zitronen, Manggos, Papaya, Rambei und andere. Von größter Bedeutung für die Staaten ist der Kautschuk- (Rubber) Bau geworden, da Land und Klima hierfür besonders geeignet sind. Die bisher gebauten Arten sind Para Rubber (Hevea brasiliensis) und Gutta Rambong (ficus elastica). Letzterer ist in den Staaten heimisch; sein Anbau gilt als lohnend. Para Rubber wird systematisch auf Plantagen angepflanzt. Gutta Percha ist ebenfalls in den Staaten heimisch. Es bestanden zuletzt 15 Rubber-Gesellschaften, darunter eine deutsche, mit einem Gesamtkapital von ca. 11 Millionen Mark.

Die Gesamteinfuhr von Penang (ohne Edelmetalle) betrug 1905: 89228440 Dollar (à 2,38 Mark) gegen 87907584 im Jahre 1904, die Gesamtausfuhr 1905: 76469127 Dollar gegen 62032471 im Jahre 1904. Der deutsche Handel zeigt eine Abnahme der Einfuhrziffer, dagegen Zunahme der Ausfuhr nach Deutschland. Die amtlichen Ziffern sind nicht ganz zutreffend, da ein großer Teil deutscher Waren über niederländische, belgische, italienische und österreichische Häfen kommt. Hierbei wird die Ware nicht nach dem Ursprungslande, sondern nach dem Verschiffungshafen nachgewiesen. An Banken sind drei britische, zwei niederländische und eine amerikanische vorhanden. Die Zahlen für Ein- und Ausgänge zeigen Abnahme der Schiffszahl, dafür aber Vermehrung des Tonnengehalts. Der Verkehr war 1905: 4819 Schiffe von 5439222 tons gegen 5044 Schiffe mit 5180274 tons im Jahre 1904. Der Verkehr deutscher Schiffe zeigt eine unbedeutende Zunahme und rangiert mit 258 Dampfschiffen und 527286 tons an zweiter Stelle hinter Großbritannien mit 1870 Dampfschiffen und 1925049 tons. Kleine Dampfschiffe des Norddeutschen Lloyd vermitteln die Verbindung mit Deli und den benachbarten Sumatra-Plätzen.

In der Nacht zum 22. August verließ der „Prinz Heinrich" Penang und fuhr durch die Straße von Malakka, in der sich starke Strömungen, auch an Farbe verschieden, bemerkbar machen, nach Singapore, das wir am 23. früh erreichten. Von Westen gelangt man durch einen schmalen Arm in den durch die Insel Blakang Mati im Süden und Pulo Brani mit malaiischen Pfahldörfern im Osten geschützten Neuen Hafen, wo sich fünf Trockendocks und große Kohlenlager befinden. Wir legten am Quai der Tanjong Pagar Dock Company an, einer der größten Dockgesellschaften des Ostens und deshalb von der Kolonial-Regierung angekauft, welche Verbesserung und Vergrößerung der Anlagen beabsichtigt. Herren des Generalkonsulats und der Firma Behn, Meyer & Comp. empfingen und geleiteten uns durch die Stadt zur Besichtigung ihrer Sehenswürdigkeiten: malaiische, chinesische, mohammedanische Tempel, Pfandhäuser, Gefängnis (Tagesdurchschnitt: 979 Gefangene) mit Tretmühle und Zelle zum Erhängen. Von der Höhe über demselben an einen neuen Wasserwerk bot sich uns eine schöne Übersicht über die sehr ausgedehnte „Löwenstadt", welche sich 10 km lang an der Südspitze der gleichnamigen, 10 □ km großen und vom Festlande durch einen 460 m breiten Meeresarm getrennten Insel erstreckt. Die Hauptviertel der Stadt mit den Geschäftshäusern und öffentlichen Gebäuden, der Esplanade und der schönen Strandpromenade befinden sich in der Ebene. Teilweise zieht sie sich an den schön bewaldeten niedrigen Hügeln (33 bis 49 m) hinauf; auf und

an ihnen liegt das beherrschende Fort Canning, der Gouvernementspalast, der deutsche Klub Teutonia und der botanische Garten. Dieser gilt als der schönste nächst dem von Buitenzorg bei Batavia.

Die Bevölkerung wird 1904 auf 228555 Einwohner geschätzt, darunter 164041 Chinesen, 3600 Malaien, 16000 Inder, 5824 Europäer und Amerikaner, 236 Deutsche. Man sieht wohl nirgends wieder solch ein Rassengemisch, solch ein lebendiges Völkermuseum wie hier in Singapore. Das Klima ist heiß, aber gesund, mehr ozeanisch als kontinental. Eine ziemlich gleichmäßige Hitze herrscht das ganze Jahr hindurch. Die Temperatur schwankt zwischen 20 und 31° C. Regen fällt reichlich und ziemlich gleichmäßig während des ganzen Jahres. Bei vernünftiger Lebensweise sind Europäer im allgemeinen keinen besonderen Krankheiten ausgesetzt; nur wirkt die stets feuchte Hitze im Laufe der Zeit erschlaffend auf das ganze System. Ganz unabhängig vom Klima herrscht in Singapore die Syphilis in verheerender Weise, weil die Prostitution seit vielen Jahren unbeschränkt und unbeaufsichtigt gewesen ist. Die Folge davon ist, daß die niederen Klassen der Bevölkerung ganz verseucht sind. Vom Militär werden seit Jahren mehr als 50 % von venerischen Krankheiten ergriffen. Die malay street ist Sitz der Prostitution: Chinesinnen, Japanerinnen, Malaiinnen sind hauptsächlich vertreten.

Von besonderem Interesse waren die Lagerhäuser der Firma Behn, Meyer & Comp., in denen die sämtlichen, für den Import und Export bestimmten Handelsgegenstände aufgespeichert waren, als da sind: Reis, Tapioka, weißer und schwarzer Pfeffer, Gummi, Kopra, Häute, Gambier, Nelken, Muskatnüsse, Zuckerrohr, Sago, Kaffee. Die Verladung erfolgt in Tongkangs auf dem Singaporefluß, durch welche sie zu den großen Dampfern gebracht werden. Der Chef dieses großen Handelshauses Herr Becker hatte uns zu einem sehr gemütlichen Tiffin in seine schön gelegene Villa eingeladen, dem auch Generalkonsul Kiliani und andere deutsche Herren mit ihren Damen beiwohnten.

Opium kommt zu 5/6 aus Benares und wird über Calcutta eingeführt; es ist ein Hauptspekulationsartikel der chinesischen Kaufleute. Früchte, namentlich Ananas, bilden das Haupterzeugnis. Singapore ist Freihafen. Nur für Opium, Spirituosen und gegorene Flüssigkeiten wird eine Abgabe erhoben.

Singapore ist für Ostasien das große Verteilungszentrum in bezug auf die europäischen Einfuhrwaren und der Stapelplatz hinsichtlich der Produkte der umliegenden Wirtschaftsgebiete, namentlich des ostasiatischen Inselarchipels. Der seit einigen Jahren beobachtete Rückgang seines Handels ist nach den uns durch das Kaiserliche Generalkonsulat gemachten Mitteilungen in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß die Produkte in Niederländisch-Borneo, Sumatra und den Molukken nicht mehr nach Singapore, sondern zum großen Teil direkt nach Java und Makassar verladen wurden. Batavia (Java) und Makassar, die jetzt direkte Dampferverbindungen mit Europa besitzen, machen sich von Singapore immer mehr unabhängig und dehnen ihren Einfluß auf die benachbarten Länder weiter aus, dadurch mit Singapore selbst konkurrierend und dessen Marktgebiet verschneidend.

Die Gesamteinfuhr von Singapore (ohne Edelmetalle) betrug 1905: 238347216 Dollar gegen 245079225 im Jahre 1904. Die Ausfuhr betrug 1905: 197618811 gegen 199956427 Dollar im Jahre 1904. Der Handel mit Deutschland wird hauptsächlich durch vier rein deutsche und zwölf gemischte (teilweise deutsche und schweizerische) Firmen vermittelt. Sie lassen ihre Einkäufe durch ihre Vertretungen in Europa machen und bedienen sich ihrer auch zum Absatze der Landeserzeugnisse. Viele von ihnen werden von ihren europäischen Geschäften finanziert, sind aber trotzdem nicht als Zweiggeschäfte anzusehen, da sie vollständig selbständig arbeiten. Dieses System hat für die Einfuhr den Vorteil, daß die Einkäufe in Europa bei den billigsten Quellen und durch Stellen gemacht werden, können, die den ostasiatischen Markt, seine Aufnahmefähigkeit und seine besonderen Eigentümlichkeiten genau kennen. Namentlich muß bei den Artikeln, die an die Eingeborenen verkauft werden, große Rücksicht auf den wechselnden Geschmack der Käufer genommen werden, und mancher Erfolg deutscher Firmen ist auf die Anpassungsfähigkeit der deutschen Industrie zurückzuführen. Auch spielt der Gebrauch bestimmter Geschäftsmarken, nach denen allein in vielen Fällen die Eingeborenen die Waren kaufen, eine große Rolle. In Singapore selbst werden die Waren an chinesische und indische Händler verkauft, die alsdann den Einzelvertrieb vornehmen. Diese beanspruchen ausgedehnte Kredite, und es gehört genaue Sach- und Personenkenntnis dazu, um darin das richtige Maß zu halten.

Ein wichtiger zur Ausfuhr gelangender Artikel ist das Zinn, das in der Hauptsache aus den Zinnminen und Wäschereien der malaiischen Halbinsel kommt. Es wird als Erz nach Singapore gebracht und in der Zinnschmelze der Straits Trading Co. auf Pulo Brani, der größten der Welt, verarbeitet. Nach dem neuesten Konsulatsbericht haben die Chinesen die wichtigste wirtschaftliche Angelegenheit der Staaten, die Zinnindustrie, sozusagen monopolisiert, sie beherrschen den gesamten Güteraustausch. Die Lager, hauptsächlich Alluviallager, sind so bedeutend, daß im Vergleich mit ihnen Zinnerzlager in anderen Teilen der Welt wirklich großen Umfangs bisher überhaupt noch nicht entdeckt worden sind. Vor ca. 15 Jahren hat das europäische Kapital angefangen, das Zinngeschäft in größerem Maßstabe zu Exportzwecken zu organisieren. Es bediente sich dabei chinesischer Subunternehmer. Die Sache endete mit einer Bereicherung dieser chinesischen Subunternehmer an technischem Wissen und mit großen Kapitalverlusten auf europäischer Seite. Die Subunternehmer waren ausschließlich aus der Kuliklasse hervorgegangene Chinesen mit der billigen Lebensführung dieser Klassen. Die Subunternehmer fingen darauf an, auf eigene Rechnung Zinnland mit Hilfe von chinesischen Kulis zu bearbeiten. Für 1905 wird die Zahl der in den Minen beschäftigten Arbeiter auf 209014 angegeben. Eine Anzahl (6) größerer Gesellschaften mit teilweise chinesischem, teilweise englischem Kapital (gemischt) arbeiten nach modernen Tiefbaumethoden. Ob sich der Tiefbau auf die Dauer lohnen wird, bezeichnen unterrichtete und unabhängige Kreise zurzeit noch als ungewiß.

Von größeren industriellen Anlagen in den Staaten sind außer den bereits erwähnten vier Zinnschmelzen (eine in Singapore, zwei in Penang, eine in der Provinz Wellesley) noch zu nennen: Acht Docks, der Kolonialregierung gehörig, davon fünf Trockendocks in Singapore, eines in Penang, zwei in der Provinz Wellesley nebst Reparaturwerkstätten und Schiffswerften, elf Eisengießereien und Maschinenwerkstätten, davon sechs in Singapore, fünf in Penang, drei Schiffswerften für Herstellung kleiner und mittlerer Schiffe, eine große Ölmühle. Ferner sind vorhanden: Eisfabriken, Ananas-Präservefabriken, Dampfsägemühlen, Gerbereien, Indigofabriken, Reismühlen, Tapioka-

und Gambierfabriken und andere ausschließlich chinesische Unternehmungen, meist kleineren Umfangs und mit einer nur für die Eingeborenen bestimmten Produktion.

Obwohl die Malaien die eigentlichen Herren des Landes in den Straits Settlements sind, machen die Chinesen 49,26% der Gesamtbevölkerung aus, so daß die Kolonie sowohl wie die Malaienstaaten eine Art von tropischem China bilden. Seit 1905 ist die Einwanderung infolge guter Ernten in Süd-China zurückgegangen.

Über die Schiffahrt äußert sich der Konsulatsbericht folgendermaßen: Singapore verdankt seine heutige Bedeutung vor allen Dingen seiner günstigen Lage an dem großen Verkehrs- und Handelswege von Europa nach Ostasien, wo es den Eingang zum chinesischen Meer bildet. Es ist daher Durchgangshafen für alle von Europa nach China und Japan bzw. umgekehrt bestimmten Schiffe und schließlich auch Zentrale für die in die malaiische Küstenfahrt eingestellten Dampfer. Das, was unsere deutschen Interessen betrifft, überwiegend von Singapore aus geleitete Wirtschaftsgebiet des Inselarchipels wird durch die Häfen Labuan, Jesselton, Kudat, Sandakan, Sulu, Zamboanga, Molukken-Inseln, Menado, Ternata, Gorontola, Macassar, Lambok, Bali ungefähr bezeichnet. Es fallen also auch noch die Süd-Philippinen in den Bereich. Es liefen, abgesehen von Kriegsschiffen, Transportdampfern und Eingeborenen-Fahrzeugen, in Singapore 1904: 10839 Schiffe mit 12331753 uno 1905: 10510 Schiffe mit 12764374 reg. tons ein und aus. Für die deutsche Flagge kommt nur die Fahrt im ostindischen Archipel in Betracht. Nach Tonnengehalt der Schiffe nimmt sie die zweite Stelle hinter der britischen, nach der Zahl der Schiffe die dritte Stelle, ein. Der britische Schiffsverkehr betrug 1904: 7535350, 1905: 7745694 reg. tons, der deutsche 1904: 1827135, 1905: 1820434. Der deutsche Schiffsverkehr beträgt zur Zeit knapp 1/4 der englischen Landesflagge, aber mehr als die Hälfte aller anderen Flaggen zusammen. Die deutsche Flagge ist erst seit 1900 durch den Übergang der Schiffe der Scottish Oriental Steamship Co. und der East Indian Ocean Steamship Co., die beide bis dahin den größten Teil der Küstenfahrt in Händen hatten, an den Norddeutschen Lloyd zur Bedeutung gelangt. Vorher waren nur zwei deutsche Küstendampfer auf den Linien Singapore—Deli und Singapore—Sarawak eingestellt, während sich jetzt die Linien des Norddeutschen Lloyd von Singapore über den ganzen Malaiischen und Sulu-Archipel bis nach den Philippinen und Siam erstrecken. In Bangkok (Siam) ist die deutsche Flagge dadurch vorherrschend geworden. Die Flotte der in der Küstenfahrt eingestellten und in Singapore stationierten deutschen Schiffe besteht aus 15 Dampfern. Fünf weitere Schiffe sind im Bau.

Zwölf Banken (davon acht in Singapore, vier in Penang) vermitteln den Geldverkehr. Daß nunmehr auch die Deutsch-Asiatische Bank dazu gehört, ist vom deutschen Standpunkt besonders zu begrüßen. Drei Banken haben die Berechtigung der Notenausgabe (davon zwei in Singapore und eine in Penang). Es wurde der Wunsch ausgesprochen, daß im Interesse der Entwicklung und Unterstützung des deutschen Handels im Gebiete des indischen Archipels die deutsche Bankwelt sich dort mehr betätigen möchte.

Als Flottenstützpunkt der englischen Marine hat Singapore auch strategische Bedeutung. Die Meeresstraße ist daher neuerdings mit modernen Befestigungen versehen. Das Photographieren ist im Umkreise von 3000 yards von den Befestigungen und im Hafen verboten.

Die Garnisonen der Straits Settlements bestanden 1906 aus einem Linien-Infanterie-Bataillon von 858 Mann, zwei Kompagnien Artillerie 361 Mann, einer Kompagnie Ingenieure 112 Mann, in Summa aus 1331 Europäern, 2558 Indiern, 566 Freiwilligen. Das Polizeikorps bestand 1904 aus 101 Europäern, 320 Sikhs, 1796 Malaien, Klings und Chinesen, in Summa aus 2217 Köpfen.

Singapore ist neben Penang und Malakka (1824 von Holland abgetreten) die Hauptstadt der britischen Kolonie Straits Settlements und am 6. Februar 1819 durch Sir Stamford Raffles gegründet, dessen Denkmal die Esplanade ziert. Erst 1824 gab der Sultan von Johore seine Zustimmung zum Verkauf an die Ostindische Kompagnie; seit dem 1. April 1867 ist die Kolonie im Besitz der englischen Krone. Zur Kolonie gehören auch die Federated Malay States: Perak, Selangor, Negri-Sembilan und Pahang, die als eines der reichsten und am besten verwalteten englischen Schutzgebiete gelten. Ferner gehören zu den Straits Settlements als Dependenzen: Christmas Island im Indischen Ozean, südlich von Java, seit 1900, die Cocos- oder Kiling-Inseln, eine Gruppe von 20 kleinen Inseln südwestlich von Sumatra, seit 1903 und die Insel Labuan nördlich von Borneo seit 1906. Die Kolonie wird von einem Gouverneur verwaltet und steht direkt unter dem britischen Kolonialamt; zur Zeit ist Sir John Anderson zugleich Höchstkommandierender der Truppen und High Commissioner der Malaienstaaten, während ein resident general, der in Kuala Lampur, der Hauptstadt von Selangor, seinen Sitz hat, und Residenten und Distrikts-Offiziere für die anderen Staaten ernannt werden. Die Sultane sind verpflichtet, sich gegenseitig in jeder Hinsicht nach dem Rat der britischen Regierung auszuhelfen und im Falle eines Krieges zwischen England und einer anderen Macht Truppen zur Verfügung des englischen Gouverneurs zu halten. Die Einnahmen jedes Staats werden getrennt erhoben und Defizite des einen durch Überschüsse des anderen gedeckt. Die Gesetze werden durch den state council beschlossen. Präsident ist der Sultan, Mitglieder der britische Resident, der Regierungssekretär, die hauptsächlichsten malaiischen Radjahs und meistens einige der wohlhabenden und einflußreichen Chinesen. Alle gesetzlichen Maßnahmen unterliegen der Genehmigung des High Commissioner und des englischen Staatssekretärs für die Kolonien. (Fortsetzung folgt.)

Der französisch-siamesische Vertrag vom 23. März 1907.

Von Oberstleutnant a. D. von Kleist.

Die durch den französisch-japanischen Vertrag gesicherte politische Stellung von Indo-China findet eine beachtenswerte Ergänzung durch einen gleichzeitig zwischen Frankreich und Siam am 23. März 1907 zu Bangkok abgeschlossenen. Ihm fehlt wie dem japanischen Übereinkommen allerdings noch die Ratifikation, deshalb ist wohl der Inhalt beider Verträge, aber noch nicht ihr Wortlaut bekannt geworden. Frankreich und Japan sichern sich ihren gegenseitigen Besitz in Ostasien, sei es ein souveränes Eigentum wie Indo-China für Frankreich, sei es ein zeit-

lich bemessener Besitzstand wie die Kwan-tung Halbinsel mit Port Arthur und Dalny für Japan und Kwang-tschou-wan für Frankreich, oder ein Schutzstaat wie das Kaiserreich Korea für Japan. Beide Vertragsmächte erkennen ferner in der Unabhängigkeit und Unverletzlichkeit, im innern Frieden des Kaiserreiches China die beste Sicherheit für die wirtschaftlichen Interessen Europas und von Japan. Von dem Königreiche Siam ist in dem französisch-japanischen Vertrage keine Rede. Dennoch wird man in der Annahme nicht fehl gehen, daß der neueste französisch-siamesische Vertrag in engem Zusammenhange mit dem französisch-japanischen steht, denn die Abmachungen zwischen Frankreich und Siam dienen dem von Japan vertretenen politischen Streben, die Unabhängigkeit und Unverletzlichkeit der asiatischen Staaten zu erhalten. Für diese Annahme sprechen auch der gleichzeitige Abschluß dieser neuesten Verträge Frankreichs mit Japan und Siam sowie der sehr merkliche Einfluß, den Japan in Siam während und nach dem russischen Kriege gewann. Diese diplomatische Unterstützung hielt Frankreich ab, seit dem letzten Vertrage am 13. Februar 1904, seine territorialen Ansprüche auf drei Provinzen von Siam geltend zu machen und Frieden zu halten, wegen der vermeintlich drohenden Gefahr eines von Japan begünstigten Aufstandes in Indo-China.

Die Hefte 8, 9, 10 des Jahrganges 1905 dieser Zeitschrift enthalten eine Betrachtung über den französisch-siamesischen Vertrag am 13. Februar 1904. Seine 16 Artikel forderten (1—6) die Räumung der reichen Provinzen von Battambang im Südwesten, von Siam Reap im Norden des Grand-Lac (Tonle Sap) von siamesischen Truppen, die Abtretung von Gebieten auf dem rechten Mekong-Ufer, von 7 weiteren Handelsplätzen abwärts dieses Stromes, wodurch dieser eine ganz französische Wasserstraße wurde (Artikel 7—10), um die Rückgabe der von den Franzosen besetzten Stadt zu erreichen. Siam gestand diese Forderungen zu, erfüllte sie auch rechtzeitig, ohne Chantaboon zurück zu erhalten. Siam hatte die Kosten der Grenzregulierung im Betrage von 1½ Millionen Franken zu tragen. Die Artikel 10—16 bestimmten über die Rechtspflege der Streitigkeiten zwischen siamesischen und französischen Untertanen zugunsten der letzteren. Die französische Presse war von diesem Vertrage befriedigt, in welcher hinterhaltigen Auffassung aber geht am klarsten aus ihrem Urteil hervor, mit dessen Wortlaut jene Abhandlung von 1905 schloß: „La valeur du nouveau traité dependra en somme de la façon dont nous l'appliquerons, et si nous en savons tirer parti, il peut être entre nos mains un excellent instrument politique et économique."

Der unmittelbar hierauf wiederzugebende Inhalt des Vertrages vom 23. März 1907, dessen Wortlaut allerdings noch nicht veröffentlicht wurde, läßt klar die Erfolge der französischen Diplomatie erkennen. Nachdem Siam durch die Verträge von 1902 und 1904 schon die Provinzen Meluprey und Bassac an Kambodscha, d. h. an Frankreich, ausgeliefert hatte, tritt es jetzt die drei reichen Provinzen Battambang, Siam Reap und Sisophon an Kambodscha (Frankreich) ab. Dies ist ein Gebiet von wenigstens 20000 qkm mit 250000 Einwohnern, das reichste Reisland, welches das Süßwasserbecken des Tonle Sap umschließt mit seinem unerschöpflichen Fischreichtum. Reis und Fische sind aber die unentbehrlichsten und beliebtesten Nahrungsmittel der Eingeborenenbevölkerung und bilden mit ihrem Überschuß wichtige Ausfuhrartikel. In Frankreich hofft man, daß die gemischte neue Grenzregulierungskommission die politischen Grenzen nicht beachten, sondern natürliche ziehen wird. Ungefähr 150 qm nördlich des Seengebiets des Tonle Sap zieht sich nämlich in westöstlicher Richtung die Wasserscheide zwischen dem Menam und Mekong einerseits und dem Tonle Sap andererseits dahin; wählt man sie als Grenze, so vergrößert sich der neue französische Besitz ganz wesentlich. Auch Frankreich gestand einige Gebietsabtretungen zu, so den Landgipfel Dan-Sai rechts des Mekong, einen Teil des Gebietes, welches 1904 an das Königreich Luang Prabang von Siam abgegeben war, und ferner die Rückgabe des Hafenplatzes Krati mit seinem Küstengebiet und der Insel Koh-Kut. Der Besitz von Krati als Hafen verliert vollkommen seinen Wert, weil es sein Hinterland, die fruchtbare Niederung des Tonle Sap-Beckens verliert, welches in französische Hand übergeht. Die territorialen Veränderungen, die der neueste Vertrag feststellt, fallen zum größten Vorteile Frankreichs aus, sie benehmen der Republik aber auch den letzten Anspruch auf Gebiete des Königreiches Siam, welches im 19. Jahrhundert die fünf Provinzen Meluprey, Bassac, Siam Reap, Sesophon und Battambang im Kriege von Kambodscha erobert hatte, also keinen alt-siamesischen Besitz darstellen. Siam hatte 1904 Krati ebenfalls an Frankreich abgetreten, als Ersatz von Chantaboon, welches die Franzosen besetzt halten durften, bis die Grenze nach Abtretung der Provinzen Meluprey und Bassac festgestellt wäre. Aber auch als dieses geschehen war, dachte Frankreich nicht an Räumung der Stadt durch ihre starke Besatzung, noch viel weniger an die Rückgabe an Siam. Auch nach dem neuesten Vertrage vom 23. März 1907 scheint Chantaboon in den Händen von Frankreich zu verbleiben, wenigstens schweigt man sich hierüber aus, und wenn auch nicht die politischen, sondern die natürlichen Grenzen bei ihrer Festlegung berücksichtigt werden sollen, so wird in diesem Falle wohl die politische maßgebend werden, da es in der Provinz Battambang liegt. Die französische Presse vergleicht den Besitz von Krati und Chantaboon mit zwei im Fleische Siams sitzenden Dornen. Wurde der eine durch Rückgabe von Krati entfernt, so läßt Frankreich den anderen, Chantaboon, sicherlich sitzen, behält diesen festen Platz, von dem aus es auf noch nicht 200 km Entfernung Bangkok stets bedroht. Siam bringt schwere Opfer zur Befriedigung seines gefährlichen und begehrlichen östlichen Nachbars, bringt sie aber, um in territorialer Beziehung vor ihm Ruhe zu haben und seine Selbständigkeit zu wahren.

Um Grund zu Streitigkeiten mit Siam und damit zur Vergrößerung auf Kosten dieses Reiches Gelegenheit zur Einmischung in seine inneren Angelegenheiten zu finden, boten die sehr verwickelten Rechtsverhältnisse der beiderseitigen Untertanen die allerwirksamste Handhabe. Siam besaß bis zum Anfange der neunziger Jahre weder ein Register seines Personenbestandes, noch ein Bürgerliches Gesetzbuch, noch ein Verwaltungsgesetzbuch. Bei diesem Mangel war es eine Unmöglichkeit, die nationale Zugehörigkeit einer Person festzustellen, ebensowenig seine Straffälligkeit, oder die Hoheitsrechte von Siam anderen Staaten gegenüber zu wahren. Sobald ein siamesischer Untertan gegen das ungeschriebene Gesetz verstoßen und bestraft werden sollte, meldete er sich einfach bei dem nächsten französischen Konsul mit der Bitte, in den französischen Untertanenverband aufgenommen zu werden.

Die Bitte wurde bereitwilligst gewährt, und der Übeltäter entging seiner wohlverdienten Strafe. Diesen Übelstand suchte König Chulalongkorn durch die Berufung des früheren belgischen Ministers Rolin Jaquemyne zur Aufstellung der fehlenden Gesetzbücher zu beseitigen. Rolin Jaquemyne und seine belgischen Mitarbeiter erledigten diese Aufgabe und schufen wenigstens eine Grundlage für die Verhandlungen des Vertrages mit Frankreich über die Rechtspflege bei Streitigkeiten beider Staatsangehörigen gemäß der Artikel 10 bis 16 vom 13. Februar 1904. Diese Abmachungen waren für Siam wenig günstig, sie unterstellten nicht nur französische Untertanen, sondern auch Asiaten, namentlich Chinesen, den französischen Gerichten, oder im günstigsten Falle einem internationalen Gerichte, wenn erstere innerhalb der französischen Interessensphäre lebten. Damit war ein Rechtsprechen nach siamesischen Gesetzen so gut wie ausgeschlossen und das Hoheitsrecht Siams auf das schwerste geschädigt.

Hierin scheint der jüngste Vertrag vom 23. März d. J. für Siam einige Vorteile gebracht zu haben und hierin darf man auch vielleicht den Einfluß Japans erkennen, welches der erste asiatische Staat war, welcher alle in Japan begangenen Vergehen und Verbrechen den Konsulargerichten fremder Mächte entzog und sie von japanischen Gerichten nach japanischem Recht aburteilen läßt. Soweit ist Siam freilich noch nicht gelangt, es soll aber im neuesten Vertrage durchgesetzt haben, daß Frankreich der Ausübung der Rechtspflege über alle Asiaten, seien es Annamiten, Kambodscher und namentlich Chinesen, entsagt, wenn die Straftat auf siamesischem Grund und Boden begangen war. Dies bedeutet für das Ansehen der Hoheitsrechte des Königreiches Siams in den Augen der eigenen Untertanen und der Asiaten überhaupt einen großen Erfolg, und diese Bestimmung soll sich auch auf diejenigen Asiaten erstrecken, welche sich bei französischen Konsuln in die Verzeichnisse französischer Untertanen eintragen ließen. Ein Übergangsgesetz wird das Inkrafttreten der obigen Bestimmung des Vertrages vorbereiten. Die gesetzliche Wirksamkeit ist aber außerdem an die Veröffentlichung des „Côde Siamois" geknüpft und diese Vorbedingung ist bedenklich. Schon jetzt aber entsagt Frankreich aller politischen Kontrolle in Siam, verspricht eine weitere Besitzergreifung siamesischen Gebietes zu unterlassen und ihm die Besitzungen zurückzugeben, deren es sich unter dem Drucke der militärischen Macht Frankreichs entschlagen mußte. Sollte sich dieser unklare Ausdruck auf Chantaboon deuten lassen?

Diesen Vertrag bezeichnet die französische Presse als einen „arrêt", eine Unterbrechung, einen Aufschub in der seit 1893 verfolgten aggressiven Politik gegen Siam, nicht als ein Aufgeben. Die französische Regierung erwirbt drei ungemein reiche Provinzen, schiebt seine Grenzen in bedrohliche Nähe gegen Bangkok, die Metropole Hinterindiens, vor, sichert Indo-Chinas Besitz gegen Westen, um das Werk der Assimilation dieses reichen Landes in aller Ruhe, ungestört durch Beunruhigungen von der Küste und vom westlichen Binnenlande her, zu verfolgen.

Und Siam? Es brachte schwere Opfer, um ein eigenes Land zu besitzen und darin Herr zu sein, der Bevölkerung gegenüber seine Hoheitsrechte unbehindert auszuüben und vielleicht gestärkt und vorbereitet einen weiteren, entscheidenden Schritt nach dem Ziele der Selbstherrschaft zu wagen, die Beseitigung der fremden Konsulargerichte nach dem Beispiele seines großen Vorbildes Japan, wie auch China mit großem Nachdruck das gleiche Ziel zu erstreben. Diese Abhandlung schließt zweckmäßig mit dem Urteil des M. Challey über den französisch-siamesischen Vertrag: Von jetzt ab gibt es keine Expansion, keine innere Einmischung, keine Demütigung (der asiatischen Staaten). Dieser Vertrag bedeutet eine Episode in der Erneuerung Asiens, eine ganz andere Politik als bisher.

Mekka-Pilger.

Von Dr. J. Wiese.

Ganz Vorderasien tritt allmählich wieder aus dem Dämmerlicht hervor, in das es seit dem mächtigen Aufschwung der neuen Welt gesunken war. Zumal die Eisenbahnen, deren Bau an verschiedenen Stellen begonnen hat, werden jene Stätten alter Kultur Europa wieder näherbringen. Die bisherigen Erfolge, die die gern und so oft totgesagte Türkei bisher auf dem Gebiete der Erschließung durch Eisenbahnen errungen hat, machen es wahrscheinlich, daß auch die große Eisenbahn, die von Damaskus bis Mekka in Länge von 1800 km führen soll, fertiggestellt werden wird. Gelingt es der türkischen Regierung, diese Bahn ebenso rasch zu bauen, wie andere Strecken, so wird sie in ganz anderer Weise wie bisher Herrin über die heiligen Stätten sein, einen stärkeren Einfluß wie bisher auf die Völkerschaften Vorderarabiens gewinnen, und die lebende Generation wird noch Gelegenheit haben, sich in Konstantinopel in einen Eisenbahnzug zu setzen und erst in Mekka wieder auszusteigen.

Mekka! Für den Bekenner des Islams besitzt dieser Name Zauberkraft. Denn noch ist die heiße Leidenschaft, die fanatische Glut des orientalischen Gemütes nicht verloschen, und noch heute, wie einst zu Zeiten Harun-al-Raschids, wallen die Karawanen zum Heiligtum ihres Glaubens, und noch heute bewegen brennende Phantasien von alter Märchenpracht die Söhne des Kalifen! In Mekka ist die Geburtsstätte ihrer Religion, der Schauplatz der Wundertaten des großen Propheten! Von Indien und Persien, aus jedem Winkel des türkischen Reiches, von Ägypten, Tripolis, Tunis, Algier und Marokko, von Sansibar und Senegambien, von Kurdistan und Afghanistan, aus dem Sudan und der großen Sahara, aus dem malaiischen Archipel, aus Japan, China und Sibirien strömen alljährlich zu Tausenden die frommen Moslims zusammen — arm, unwissend und unsauber die meisten, von feurigem Glaubenseifer aber beseelt alle —, die sich um die Fahne des Propheten scharen.

Kein Hindernis, keine Entfernung, nicht einmal Krankheit und die dem Orientalen unüberwindliche Scheu vor dem grenzenlosen, wildbewegten Meere haben die Pilger von der Reise abhalten können, zu der sie die Kosten durch jahrelanges Sparen, durch Entbehrung der notwendigsten Nahrung zusammengebracht haben! Wohl wissen sie alle, was ihrer auf der Reise harrt, sie kennen die Unbequemlichkeiten, die Mühsale, die Leiden, sie wissen, daß der glühende Wüstensand und der Sonnenstich ihnen nicht minder gefahrvoll sein können, als die rohen Überfälle durch Beduinen, denen das Messer nur zu locker im Gürtel

sitzt; sie riskieren die Ausplünderung durch Beduinen und den Tod durch Hitze, und zwar alles mit einem Grade von Phlegma und guter Laune, die beinahe erhaben sind. Was ihnen auch begegnen mag, kümmert sie nicht: Gott wird für sie sorgen, und sollten sie auch auf dem Heimweg sterben, so werden sie desto bereitwilliger in den Palästen und Armen der Houris aufgenommen werden, von denen eine jedem gläubigen Bekenner des Propheten in dem siebenstöckigen Paradiese des Islams sicher bestimmt ist. Es ist allen guten Moslemin als heilige Pflicht auferlegt, die Wallfahrt mindestens einmal zu machen, wenn sie es erschwingen können; manche machen sie mehrmals, und einige machen daraus ein Geschäft und verdingen sich als Stellvertreter für andere, denn eine Wallfahrt durch Stellvertretung gilt für ebenso wirksam, als eine persönlich vollzogene, vorausgesetzt, daß die Person tot ist, um derentwillen die Pilgerfahrt gemacht wird. Niemand kann bei Lebzeiten einen Stellvertreter dingen, aber er kann in seinem letzten Willen eine Verfügung in dieser Richtung treffen. Die Wallfahrt ist nicht im Lichte einer Buße zu betrachten, nach der der Hadschi eine vollkommene Vergebung für vergangene Sünden erhalten soll. Sie ist eine Verordnung oder Einsetzung in der Religion des Islam, ungefähr von derselben Natur wie unser Abendmahl, wodurch angenommen wird, der Gläubige werde für die betreffende Zeit in eine innige Gemeinschaft mit der Gottheit und deren menschlichem Vertreter gebracht. Natürlich ist es leicht genug, zu erklären, man vermöge die Kosten des Unternehmens nicht aufzubringen — und viele bedienen sich dieses Vorwandes, ohne daß deshalb der geringste Makel auf sie fällt — denn es ist ausdrücklich bestimmt, daß kein Mann die Pilgerfahrt zu machen versuchen solle, der außerstande ist, seine eigenen Reisekosten zu bezahlen, und der daher anderen lästig fallen würde. Die nötigen Auslagen wechseln je nach dem Stande des Hadschi. Es sind jedoch nicht viele Gelegenheiten zu Prunk und Geldverbrauch geboten.

Gleich nach der Ankunft in Dschedda beginnen die Qualen und Leiden der schlecht organisierten Pilgerfahrer. Das Gewand des büßenden Pilgerfahrers haben sie hier bereits angelegt, den „Ihram", das aus ein paar dünnen wollenen Tüchern und ein paar Sandalen besteht. Es schützt zwar den Rumpf und die Schultern, läßt aber den Kopf vollständig nackt, da jede Kopfbedeckung verboten ist. In Wirklichkeit gestattet der Koran den Gebrauch des Sonnenschirms, aber dieser religiöse Dispens muß durch besondere Almosen oder Opfer erkauft werden. Unter solchen Umständen ist es begreiflich, daß der Sonnenstich regelmäßig eine große Anzahl von Opfern fordert, zumal wenn man bedenkt, daß in Dschedda die Temperatur bis auf 46 Grad steigt, und daß die Temperatur in Mekka einen noch höheren Grad aufweist als an der Küste. Je näher die Pilger der Stadt kommen, um so größer werden die Übungen, zu denen sie verpflichtet werden. Der Barbier rasiert ihnen den Kopf, schneidet ihnen die Fingernägel und stutzt ihnen den Bart. Der Pilger darf sich nur mit der flachen Hand kratzen, aus Furcht, ein Insekt zu töten oder ein Haar auszureißen. So ist vor einiger Zeit auch die Frage aufgeworfen worden, ob es mit den religiösen Vorschriften vereinbar sei, auf dem Schiffe unter den über das Deck gespannten Zeltdächern zu verweilen, von deren Wegnahme bei ruhigem Wetter die Kapitäne natürlich nichts wissen wollen. Die Entscheidung der Ulemas (Koran-Gelehrten) lautete, daß in solchen Fällen die unabsichtlich begangene Sünde durch das Opfer eines Lammes zu sühnen sei. Als der Kapitän von der Sache erfuhr, war er erbötig, auf der Strecke von Araba bis Dschedda mit offenem Vorderdeck zu fahren, die Majorität der Passagiere wollte aber lieber für ein Schaf zahlen, als in der auf das Rote Meer herabglühenden Sonne zu schmoren.

So ziemlich alle Verletzungen der Wallfahrtsregeln können übrigens durch das Abschlachten von Lämmern gut gemacht werden, von denen alljährlich Tausende unter den Messern reuiger Sünder verbluten. Die arabischen Hirten lassen sich für jedes gelieferte Opfertier acht bis zehn Franken bezahlen und machen bei der Geschichte famose Geschäfte.

Endlich ist die heilige Stadt erreicht. Auf ihrem Boden zu wandeln, scheint bereits auf die Pilger wundertätig einzuwirken. So erzählt der Mohammedaner Hadji-Khan in seinem in englischer Sprache geschriebenen Buch „Mit den Pilgern nach Mekka" von einer der ankommenden Karawanen, die mit flatternden Fahnen und geschmückten Kamelen in die heilige Stadt einzog, folgendes: „Unter ihnen sahen wir einen Mann mit langem, weißem Bart und Haar, der auf einem mageren Maultier festgeschnallt war. Sein Körper erschien kraftlos und verfallen, seine Augen waren tief eingesunken und ausdruckslos, wie erloschen. So schlotterte diese wandelnde Leiche hin. Doch der Boden Mekkas schien geheime Wirkung auf ihn zu üben; er erhob plötzlich seine Stimme, die sich wie vertrocknet und eingerostet mühsam der Kehle entrang, und schrie laut auf: „Preis sei Gott in der Höhe, der mich lebend nach seinem Hause gebracht hat. Gesegnet ist, wer stirbt im Hause des Herrn!" Ein Schrei ging durch die Menge, als der alte Mann wieder zurücksank in seine Totenruh, den nur sein Glaube, die ungeheure Kraft der sich selbst beherrschenden Askese bis dahin am Leben erhalten hatte."

In Mekka angekommen, gilt natürlich der erste Besuch der Pilger der Kaaba; sie müssen siebenmal um den verehrungswürdigen Tempel die Runde machen und den schwarzen Stein küssen, der in einem silbernen Kreise im südöstlichen Winkel eingelassen ist. Die Tradition erzählt in dieser Beziehung, daß, als Abraham dem Herrn einen Tempel an diesem Orte errichten wollte, wo er vordem Hagar und Ismael ihrem Lose überlassen hatte, der Engel Gabriel ihm diesen vom Himmel gefallenen Stein brachte, der dann nach der Sintflut bei Mekka in dem Gebirge Abukibais verborgen blieb. Es ist ein Stück vulkanischen Basalts oder vielleicht ein Aerolith, der ungefähr 20 cm Durchmesser mißt. Die Pilger werfen sich über diesen Stein, den sie mit Küssen bedecken; aber zum Gedächtnis Hagars, von der die arabische Familie stammt, ist er hauptsächlich der besondere Gegenstand andächtiger Verehrung von Frauen.

Eine der Zeremonien der Pilgerfahrten, der Sai, besteht in dem auf möglichst schnelle Weise ermöglichten Übergang von einem Hügel Cafa nach einem anderen Hügel Merva, die mehr als 400 m voneinander entfernt sind. Dieser Übergang muß siebenmal geschehen, während Gebete mit lauter Stimme gesprochen werden, er vollzieht sich täglich. Der Brunnen Zemzem ist nächst der Kaaba der verehrungswürdigste Gegenstand der großen Moschee. Er befindet sich in dem Norden der Kaaba, gegenüber dem schwarzen Steine. Hagar, von Abraham vertrieben, irrt mit Ismael auf den Armen in der Wüste umher. Das Kind war in Gefahr, vor Durst zu sterben, als der Engel Gabriel ihr befahl, den Sand mit den Füßen aufzuwühlen; eine wunderbare Quelle sprang sofort hervor, aber mit einer

solchen Fülle, daß die Wasser die Flüchtigen wegzureißen drohten. „Zemzem", d. h. „dämme sie ein", rief Hagar zu Gott betend; sofort hörte der Überfluß auf; jetzt ist das Niveau des Wassers beständig. Es ist klar, ein wenig schlaff, aber doch zu trinken. Das Wasser des Brunnens Zemzem reinigt die Seele und den Körper und sichert das Glück im anderen Leben, während es zu gleicher Zeit der religiösen Kaste, die über seine Verteilung wacht, sehr gute Einnahme verschafft.

Übrigens besuchen die Pilger auch sämtlich den einige Meilen von Mekka entfernt liegenden Arafat, und zwar begeben sie sich am achten Tage, dem Tage der „Sorge", in feierlicher Prozession dorthin. Am Arafat wird ein Lager aufgeschlagen.

„Diese Tausende von Zelten im Mondenschein und im Lichte großer Feuer", sagt Léon Rocher, „bieten ein eigentümliches Schauspiel. Die Rufe der abgeirrten Pilger, die religiösen Gebete, die Freudenschreie, die vom Klatschen der Hände und vom Wirbeln der Trommeln im Rhythmus begleitet werden, das Zankgeschrei des Cafetiers, dieser ganze Lärm, begleitet von dem kläglichen Knurren von mehr als 12000 Kamelen, das Wiehern der Pferde, das I-ah der Esel bilden ein infernalisches Konzert." Der Tag bricht an. Die Artillerie der Karawanen verkündigt das Gebet „der Morgenröte". Von allen Seiten rufen die Muezzins zum Gebet mit lauter, weithin schallender Stimme; der Prophet hat so auf dem Berge Arafat, einem Berge des „Mitleids", wo Allah ihm erschienen ist, gebetet. Der Pilger steigt dieses Gebirge hinauf, und gegen 3 Uhr nachmittags beginnt das Gebet, das bis Sonnenuntergang dauert.

Alle 4 oder 5 Minuten schwingt der Prediger eine grüne Fahne, um das Signal zu dem Rufen zu geben: Labbaika-Allahomalabbaika. Ist die Sonne am Horizont untergegangen und verschwunden, so gerät die Menge in Aufruhr und Aufregung, denn es handelt sich nun darum, möglichst schnell an den Fuß des Gebirges zu gelangen. Die Unordnung wird grenzenlos; Verwundete und oft Leichname versperren den Weg, sie werden mit den Füßen beiseite gestoßen.

Geradezu toll geht es aber auf dem Rückzuge im Monna-Tale zu. Nachdem hier die Menge der Pilger bis an die Schulter durch eine Quelle gegangen ist, werden Hammel oder Ochsen als Opfer geschlachtet, und es beginnen Exzesse aller Art, deren Schilderung wir aus leicht begreiflichen Gründen unterlassen. Nach Ausübung der vorgeschriebenen Riten der Mekkapilgerung begeben sich viele Pilger nach dem 10 Tagemärsche entfernten Medina, wo die Akte der religiösen Verehrung in Gebeten an den Gräbern der Propheten und der Kalifen bestehen. Ist die Pilgerfahrt nach Mekka eine göttliche Verordnung, so ist diejenige nach Medina nur eine kanonische Vorschrift. Der Koran gebietet formell die erstere, jeder Gläubige muß sie, wie bemerkt, mindestens einmal in seinem Leben ausführen, es gibt keine Krankheit und keinen Vorwand, die ihn davon entbinden könnten; die zweite dagegen ist nur durch den Gebrauch, die Tradition, den Eifer der Gläubigen entstanden. Auf dieser Fahrt fallen wiederum viele Wallfahrer den räuberischen, ohne Gewissensbisse ihre Glaubensbrüder ausplündernden Beduinen, der Hitze, und dem Mangel an Speise und Trank zum Opfer.

Übrigens hat die Pilgerfahrt nach Mekka nicht allein religiöses Interesse für die Moslim, die sie unternehmen. Diese lange und mühsame Reise zu dem heiligen Orte ist nicht nur eine fromme Pflicht, sondern auch eine Gelegenheit, sich gewinnbringenden Handelsgeschäften zu widmen auf dem großen, alljährlich stattfindenden Markte, auf dem die Produkte des Ostens mit denen des Westens zusammentreffen. Sie bietet auch günstige Gelegenheit, Sklaven in Dschedda und Mekka zu kaufen. Besonders in Dschedda überwiegt das Handelsinteresse das religiöse. Der Fanatismus der Bewohner dieser Stadt ist eine Legende. Diese zum größten Teile aus Persern, Ägyptern, Syriern, den Schwarzen Abessiniens, Nubiens und des Sudans zusammengesetzte Bevölkerung beschäftigt sich bei weitem mehr mit dem Handel als mit der Religion. Die Bewohner Dscheddas und Mekkas sowie die türkischen Beamten sind in ihrem Fremdenhasse, in ihrer, dem europäischen Fortschritt mißgünstigen Gesinnung nur von einer Furcht erfüllt: den bedeutenden Nutzen verringert zu sehen, den sie aus dem jährlichen großen Zusammenströmen der Pilgermassen ziehen, sie wollen das Monopol, das sie in Händen haben, nicht mit einer fremden Konkurrenz teilen und allein die etwa 250000 Pilger ausplündern, die jedes Jahr aus allen fünf Erdteilen ihre Ersparnisse nach den heiligen Stätten bringen, wo Eingeborene und türkische Beamte sie bestehlen, berauben, nach Gefallen ausplündern. Der Hedschas ist auch die große Niederlage der muselmännischen Sklaverei. Dieser Handel mit Menschenfleisch hat eigene Boote, Schiffer, Handelsplätze. Nicht weniger als 6000 Sklaven werden jährlich im Hedschas gelandet und dann nach Mekka und Medina gebracht. Sie kommen meist von dem Westufer des Roten Meeres auf arabischen Barken und werden zunächst heimlich in den kleinen Seedörfern in der Nähe von Dschedda an Land gesetzt. Meist sind die von der afrikanischen Küste kommenden Sklaven Kinder von 6 bis 10 Jahren, der Preis schwankt zwischen 100 und 120 Talern. Ein Erwachsener wird niedriger bezahlt, weil es größere Schwierigkeiten bietet, ihn zum Islam zu bekehren und ihn für die Gewohnheiten der muselmännischen Häuser heranzubilden, wo sie übrigens nicht als Leibeigene, sondern als Familienmitglieder behandelt werden. Denn im muselmännischen Lande schätzt man den Wert des Sklaven nicht nach den Diensten, die er leisten kann, sondern als zukünftigen Gläubigen Mohammeds. Es liegt also weniger ein Handelsgeschäft als eine Art religiöser Rekrutierung, eine Art islamitischer Proselytenmacherei vor. Der Sklave kommt im allgemeinen in viel bessere Verhältnisse, als er sie je in seinem Heimatlande hätte hoffen können. Er wird gekleidet und arbeitet sicher weniger als manche Dienstboten oder Arbeiter in unseren westlichen Ländern. Er wird mit Milde behandelt und, wie gesagt, als Familienmitglied betrachtet.

Die heutige Pilgerfahrt nach Mekka spottet so sehr allen Grundsätzen der Hygiene und spricht so sehr allen Errungenschaften des modernen Verkehrswesens Hohn, daß man die recht baldige Fertigstellung der Hedschasbahn, die ja religiösen Impulsen zum großen Teil ihre Entstehung verdankt und durch freiwillige Beiträge der Pilger zum Teil gebaut werden soll, nur lebhaft wünschen kann. Das liegt ebensowohl im Interesse der Hygiene der Pilger wie der europäischen Länder, in die nur zu oft seitens zurückkehrender Pilger Seuchen verschleppt worden sind. Ist erst die Bahn fertiggestellt, so wird selbst bei der langsamen Beförderung, auf die man gefaßt sein muß, die Reise von Damaskus nach Mekka in fünf Tagen zurückgelegt werden können. Dann wird von Verdursten, von Angriffen von seiten der Beduinen keine Rede mehr sein können. Auch dem wenig bemittelten Mann wird dann die jedem Gläubigen

vorgeschriebene Pilgerfahrt an die heilige Stätte möglich sein. Dann werden nicht mehr, wie heute, Hunderte von Toten die Straße von Mekka nach Dschedda bedecken, nicht mehr Tausende in der Sonnenhitze elend umkommen.

Einige Zahlen, aus denen man den gewaltigen Umfang der Pilgerfahrten nach Mekka und Medina ersehen mag, dürften schließlich noch von Interesse sein. Die Zahl der frommen Hadschi, die heuer die heiligen Stätten in Mekka und Medina aufsuchten, über kurz oder lang aber etwas bequemer mit der Hedschasbahn dorthin gelangen werden, beträgt ungefähr 281000. Davon schätzt man 113000 Türken (Osmanen), 12000 Bucharen, 4500 Malaien, 40000 Inder, 10000 Afghanen, 16000 russische Untertanen, 15000 Perser, 13000 Sudanesen und 17000 Marokkaner.

Asien im Monat August.

Selten ist die Tagespresse in so rascher Aufeinanderfolge und in so großem Umfange mit Nachrichten über Dinge der asiatischen Politik versehen gewesen, wie in den letzten Wochen. Die größeren Organe aber haben sich nicht nur wie sonst mit kurzen Telegrammen begnügt, sondern bereits angefangen, die asiatischen Dinge in ausführlichen und wohl durchgearbeiteten Leitartikeln zu besprechen.

Es ist höchst erfreulich, daß in der Presse, auch Deutschlands, jetzt endlich das Verständnis für die Wichtigkeit der asiatischen Politik aufgekommen ist. Für unsere Monatsübersicht erübrigt es sich infolgedessen, auf die äußeren Vorkommnisse besonders hinzuweisen, welche allenthalben in Persien, in der Türkei, in Indien und im äußersten Osten verzeichnet sind. Wir werden uns damit begnügen müssen, diejenigen Zusammenhänge aufzudecken, welche etwa in der Tagespresse nicht bemerkt oder zu stiefmütterlich behandelt sind.

Schon wiederholt haben wir ausgeführt, daß im Mittelpunkt des gesamten Interesses für Europa die inneren Vorgänge im chinesischen Reiche stehen sollten, welche die langsame kulturelle Umformung dieses Gebietes vorbereiten und die größte Epoche heranführen sollen, welche die Geschichte vielleicht seit einem Jahrtausend gesehen hat.

Wir haben schon wiederholt mehrere dieser inneren Vorgänge besprochen und wollen heut ein unscheinbares Vorgehen zum Gegenstand der Betrachtung machen, welches in der Tagespresse Amerikas, Englands und Frankreichs weit mehr Beachtung gefunden hat, als das bisher in Deutschland der Fall gewesen ist.

Am 22. Juni d. J. sind allein in der Stadt Schanghai, und zwar speziell in der Chinesenstadt, ca. 2000 Opiumhäuser behördlich geschlossen worden.

Die Bedeutung dieser Maßregel ist von der Öffentlichkeit des Westens bisher teils unterschätzt, teils überschätzt worden. In Schanghai selbst hat man um der Vertreibung dieses Lasters willen einen Volksaufstand befürchtet und erwartet. Der Taotai hielt für den Termin 4000 Mann regulärer Truppen und eine Anzahl Kriegsdschunken in Bereitschaft. Desgleichen waren die freiwilligen Korps der Fremdenkolonien und die fremden Kriegsschiffe entsprechend avisiert. Allein die erwarteten Unruhen sind ausgeblieben; nicht einmal kleine Zusammenrottungen des in großen internationalen Hafenplätzen immer zahlreichen Pöbels haben stattgefunden.

Diese überraschende Tatsache hatte indessen in erster Linie Ursachen, die an sich in gewisser Beziehung wieder überraschende Momente aufweisen. Es haben nämlich die chinesische Regierung bzw. die chinesischen Behörden schon lange vor dem Schlußtermine eine planmäßige Aktion eingeleitet, welche die Durchführung der Maßregel wesentlich erleichtert hat. Die Opiumhäuser wurden entschädigt und ihnen anderweitige Beschäftigung nachgewiesen; die zahlreichen Angestellten der Opiumhäuser sind nach ihrer Heimat im südlichen China abgeschoben worden. Viele Opiumhäuser erhielten die Konzession, als Teehäuser weiter fortzubestehen. Abgaben und Steuern wurden den betreffenden Wirten für längere Zeit gestundet, und allen denjenigen, welche sich um den Rückgang des Opiumrauchens irgendwie verdient machten, wurden Preise und silberne Medaillen zugebilligt. Erstaunlicherweise haben die hohen und höchsten Beamten in diesem Falle einmütig zusammengewirkt, sind wiederholt öffentlich gegen das Opiumlaster aufgetreten und haben einen Ernst und eine Konsequenz im Interesse einer gemeinnützigen Idee gezeigt, wie sie in China bisher fast als unerhört bezeichnet werden kann. Ein bemerkenswertes Zeichen des Fortschrittes im Sinne moderner Auffassung.

Selbstverständlich ist das Opiumrauchen, nachdem die öffentlichen Anstalten geschlossen sind, damit nicht überhaupt ausgerottet. Für den Augenblick bestehen sogar die Opiumhäuser im internationalen und französischen Viertel noch fort, wenn auch deren Schließung von den chinesischen Behörden bereits gefordert wird. Man möge sich immerhin klarmachen, daß das Vorgehen gegen das Opium nicht nur für den chinesischen Staat, insbesondere für den Platz Schanghai, sondern auch für die fremdländischen Gemeinden einen ganz bedeutenden pekuniären Ausfall bedeutet. Zoll, Steuern und Abgaben gehen verloren, und um wie große Summen es sich handelt, dürfte aus der Tatsache erhellen, daß Schanghai einen Durchgangshandel mit Opium besitzt, der im Jahre ca. 30000000 Taels umschlägt.

Im großen Publikum, zumal in Deutschland, sind über das Opiumrauchen und den Genuß des Opiums überhaupt etwas abenteuerliche Vorstellungen verbreitet. Man wird erstaunt sein, wenn man hört, daß 161 indische Ärzte auf die Frage nach der Bedeutung und Schädlichkeit des Opiumgenusses geantwortet haben: es verhält sich damit genau so wie mit dem Mißbrauch des Alkohols. Für diejenigen unserer Leser, welche sich für die Opiumfrage bisher nicht interessiert haben, sei folgendes mitgeteilt:

Opium ist der eingetrocknete Milchsaft, der aus den unreifen Samenkapseln der Mohnpflanze quillt, und wird vielfach dadurch gewonnen, daß man in die Oberfläche der unreifen Kapseln mit einem Messer Einschnitte macht; der Milchsaft quillt über Nacht heraus, ist am Morgen geronnen, wird abgekratzt, auf Mohnblätter gelegt und zu kleinen Pillen oder Kuchen geknetet. Schon 0,25 bis 0,75 Gramm solcher Masse töten einen erwachsenen Menschen. In Europa wird das Opium insbesondere zur Herstellung des Morphiums benutzt. Die Hauptanbauländer des Opiums sind Ostindien, Persien, die asiatische Türkei und in steigendem Umfange das südliche China. Für den Weltmarkt liefern Opium auch Australien, Makedonien und Französisch-Hinterindien. Aber auch in unserer nächsten Nähe, bei Berlin, in Schlesien, am Rhein und in Württem-

berg wird Opium gewonnen. Desgleichen in Österreich und Frankreich.

Der Genuß des Opiums war schon im Altertum bekannt. Opium wird gekaut, gegessen und geraucht. Das Opiumkauen ist weit verbreitet. In Kalkutta kann man die kleinsten Kinder bei dieser Beschäftigung antreffen. In Persien nimmt man morgens und abends eine mäßige Dosis Opium zu sich. In der Türkei speziell ist es zu einem schlimmen Laster ausgeartet. Dort werden täglich große Dosen verzehrt, und zwar mit Sublimat vermischt. Die türkischen Opiumesser machen einen pathologischen Eindruck und werden gemeinhin höchstens 38 bis 40 Jahre alt. Auch die Kindersterblichkeit in gewissen Fabrikdistrikten Englands wird darauf zurückgeführt, daß schon der Säugling zahlreiche, mit Opium versetzte Beruhigungsmittel erhält.

Der mäßige Genuß des Opiums, insbesondere guten Opiums, scheint nicht von besonders schlimmen Folgen begleitet. Lastträger und starke körperliche Arbeit leistende Leute vertragen es vorzüglich und sind infolge des Genusses im Orient zu erstaunlichen Kraftleistungen befähigt. Es scheint, daß die Gefährlichkeit des Präparates durch die Muskelanstrengung paralysiert wird.

Die Sitte des Opiumrauchens ist erst im 17. Jahrhundert aufgekommen und ist eine chinesische Erfindung. Das Opiumpräparat, das geraucht wird, heißt Tschandu. Opium wird mit Wasser ausgezogen, filtriert, eingedampft und hernach durch Zusatz eines gewissen Schimmelpilzes vergärt. Das so hergestellte Tschandu ist von mildem und aromatischem Geruch und verbrennt ohne Flamme.

Ein chinesischer Opiumraucher verbraucht durchschnittlich 10 g pro Tag, das ist 5 kg im Jahr. Auf je 200 Chinesen soll immer ein Opiumraucher kommen.

Sachverständige behaupten, daß der Genuß guten Tschandus, das nicht über 250 Grad hinaus erhitzt wird, unschädlich sei. Beim Rauchen schlechten Tschandus dagegen bilden sich eine ganze Reihe giftiger Verbrennungsprodukte. Der chinesische Opiumraucher legt sich auf den Boden und den Kopf auf ein Kissen. Er nimmt ein Kügelchen Opium auf die Spitze einer Nadel und hält es mit der Nadel einen Augenblick in das Licht. Dann tut er das Präparat mit der Nadel in den Kopf der Pfeife, hält das Licht an den Pfeifenkopf und schlürft das Opium in Gestalt des Rauches mittelst ein bis zwei Zügen in die Lunge. Passionierte Raucher sollen dieses Verfahren mehrere Male hintereinander üben. Der Opiumraucher hat am anderen Morgen einen fürchterlichen Katzenjammer, den er alsbald durch Genuß neuen Opiums vertreibt.

Die Berichte über die Wirkungen des Opiumrauchens weichen aber außerordentlich voneinander ab. Daß der übermäßige Genuß des Opiums zersetzend auf Leib und Seele wirkt, scheint festgestellt. Ein Teil der Bevölkerung Chinas wird dadurch ruiniert. Da der Anbau des Opiums in China selbst rasch zunimmt, kann man verstehen, daß die Regierung mit aller Energie einschreitet.

Übrigens ist die Wirkung auf die verschiedenen Rassen und Völker eine sehr verschiedene. Die weiße Rasse kann als gegen das Opium weit widerstandsfähiger bezeichnet werden. Der übermäßige Opiumgenuß beschränkt sich auch durchaus nicht auf die dunklere Menschensorte. Beispielsweise wurde das Opium in den Vereinigten Staaten zuerst in den 70er Jahren, wahrscheinlich durch die chinesische Einwanderung, verbreitet; San Franzisko und die pazifischen Staaten und insbesondere New York wu den die Hauptkonsumstätten. Im Jahre 1873 wurden in die Union eingeführt 110000 Kilo, im Jahre 1906 bereits 220000 Kilo.

Auch in England ist der Opiumgenuß so gestiegen, daß daselbst bekanntlich eine Anti-Opiumliga existiert. In Frankreich frönt man besonders in den Hafenplätzen Toulon und Marseille dem Opiumgenuß. Japan bestraft das Opiumrauchen mit Gefängnis. Die Japaner haben das Laster mit entschiedenem Erfolge bekämpft. Im Jahre 1905 ist die Einfuhr des Opiums auch in den australischen Staaten verboten worden.

Bekanntlich hat sich vor allem England um die Verbreitung des Opiums ein trauriges Verdienst erworben. Die englisch-ostindische Kompagnie begann zuerst in Bengalen den Anbau in größerem Maßstabe; er ward monopolisiert und seit 1773 die Ausfuhr hauptsächlich nach China geleitet. Im Jahre 1820 verbot die chinesische Regierung die Einfuhr. Infolgedessen entwickelte sich ein ausgedehnter Schmuggelhandel. Später kam es wegen des Verbots der Opiumeinfuhr schließlich zum Kriege mit England. Erst im Jahre 1842 war der Opiumkrieg beendet und das Opium auf Grund des Vertrages zu Tientsien 1858 zugelassen.

Die Opiumproduktion in Indien belief sich in den Jahren 1873 bis 1874 auf 6358495 kg. Von dieser Produktion wurden allein von China und von durch Chinesen bewohnten Ländern eingeführt 6144132 kg. Seit dem Jahre 1853 hat man im südlichen China den eigenen Bau des Opiums begonnen. Trotzdem beläuft sich noch heute die Ausfuhr Indiens nach China auf 4,8 Millionen Kilogramm im Werte von etwa 150 Millionen Mark.

Nachdem die Regierung neuerdings die Schädlichkeit des Opiumrauchens erkannt und beschlossen hat, das Laster zu bekämpfen, geht sie energisch und konsequent vor. Unterm 25. Juni ist ein neues Edikt des Throns erschienen, durch welches wiederholt das Verbot fremden und heimischen Opiumrauchens erneuert wird, den Behörden aber zur Pflicht gemacht wird, dafür zu sorgen, daß sowohl in Einfuhr als im Anbau pro Jahr ein Rückgang von mindestens 10% nachzuweisen sei.

Die Konsequenz, welche die chinesische Regierung zurzeit in der Opiumfrage an den Tag legt, ist leider nicht auch auf allen anderen Gebieten zu bemerken.

Man schwankt zwischen modernen Vorstößen und der Rückkehr zu gänzlich veralteten Dingen fortwährend hin und her. Der Generalgouverneur Schang-Schih-Tung hat beispielsweise eine Vorstellung an den Thron gerichtet, in welcher er dringend eine einheitliche Uniformierung aller Schüler fordert: offenbar nachdem er europäische Kadetten und amerikanische Studenten gesehen hat. Am 1. Oktober d. J. soll auch ein neues Lepragesetz in Kraft treten, das die Kranken in Isolierbaracken unterbringen läßt. — Aber zur selben Zeit preisen die großen ernsthaften Preßorgane einen Selbstmörder, der sich das Leben nahm, weil er die Mißstände seiner Heimat Fukien nicht mehr länger mit ansehen konnte und befürchtete, der Distrikt werde eine Beute des Auslandes werden. Dieser Mann gilt als ein großdenkender Patriot, der die öffentliche Aufmerksamkeit durch seinen Tod auf die erwähnten Mißstände lenken will; eine der ersten chinesischen Zeitungen schreibt: „Es soll dem Vaterlande nicht ähnlich ergehen, wie es einst Indien und Polen ergangen ist".

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Die neue deutsche Dampferlinie nach den Häfen des Persischen Golfes.

Im Verkehrswesen des Konsulatsbezirks Bagdad war die wichtigste und durchgreifendste Veränderung der Gesamtlage im Jahre 1906 durch die Gründung der neuen Dampferlinie der Hamburg-Amerika-Paketfahrt-Aktiengesellschaft nach den Häfen des Persischen Golfes und Basra bedingt. Schon seit Mai 1906 hatten die drei den direkten Dienst zwischen England und dem Persischen Golfe versehenden britischen Frachtdampfergesellschaften,

die „Bucknall Steam Navigation Co.“,
die „West Hartlepool Line“,
die „Anglo-Arabian and Persian Gulf Steam Navigation Co.“,

alle Maßregeln ergriffen, um dem bevorstehenden Wettbewerbe der deutschen Kompanie zu begegnen. Sie setzten den Frachtsatz von Basra nach den Hafenplätzen Europas um 2½ sh. pro Tonne herab. Es ergab sich von selbst, daß eine heftige Konkurrenz zwischen den bereits bestehenden britischen Dampferdiensten nach dem Persischen Meerbusen und dem neuen der Hamburg-Amerika-Linie sich hauptsächlich auch bezüglich der bedeutenden Ausfuhr Mesopotamiens nach den Vereinigten Staaten von Amerika entwickeln werde. Man dachte dabei im wesentlichen an den ausgedehnten Woll- und Dattelexport aus Basra, der auf dem Wege nach Amerika eine Umladung nötig macht, und sah voraus, daß die Hamburg-Amerika-Linie infolge ihres eigenen Dampferverkehrs mit Amerika imstande sein werde, den Exporteuren günstigere Bedingungen anzubieten, als es bis jetzt die drei Londoner Reedereien, die keinen regelmäßigen Dienst nach Amerika haben, tun konnten. Die britischen Kompanien setzten dann zwei Monate später, im Juli 1906, ihren Frachtsatz noch weiter herab, namentlich um für den Konkurrenzkampf mit der neuen deutschen Linie zur Zeit der Dattelernte und der sich an diese anschließenden großen Ausfuhr der Frucht nach Nordamerika im voraus gerüstet zu sein. Dieser Gesichtspunkt war um so maßgebender für die übrigen Linien, als die erste Ausfahrt der Hamburg-Amerika-Linie genau mit der Zeit des großen Dattelexportes zusammenfiel.

Die Bagdader Agentur ist der seit 1894 dort etablierten deutschen Großfirma Berk, Püttmann & Co. übertragen worden. Mit der Basraer Vertretung der Hamburg-Amerika-Linie wurde der seit mehreren Jahren am Persischen Meerbusen etablierte deutsche Kaufmann Woenckhaus betraut.

Die beiden mesopotamischen Agenturen der Hamburg-Amerika-Linie sind also bereits an deutsche Firmen vergeben.

Als die „Canadia“ zu Anfang September als erstes Schiff der Hamburg-Amerika-Linie den Hafen von Basra anlief, brachte sie eine die Erwartungen der Handelskreise weit übertreffende Ladung mit. Für die Rückfahrt lag bereits die volle Fracht für die „Canadia“ in Basra bereit, so daß für etwa von Bagdad aus zu exportierende Waren gar kein Platz mehr vorhanden war. Auch die beiden folgenden Dampfer „Sicilia“ und „Savoia“, von denen der erste Anfang Oktober und der zweite Anfang November den Hafen von Basra besuchten, wiesen die gleiche Inanspruchnahme sowohl für die Hin- als auch für die Rückfahrt auf. Der Anfang Dezember fällige vierte Dampfer „Hungaria“ traf ebenfalls vollbeladen erst Ende 1906 in Basra ein.

Die Frachtsätze standen gegen Ende 1906 folgendermaßen:

I. Bei dem englischen Schiffstrust im Persischen Golfe (Bucknall Brothers, Frank Strick & Co., West Hartlepool, Steam Navigation Co.):
1. von London nach Basra pro 40 Kubikfuß oder 1000 kg Gewicht = 32 sh 6 d + 10%,
2. von Basra nach Port Said
3. „ „ „ Marseille
4. „ „ „ London
} Maßfracht pro 40 Kubikfuß } 15 sh;

II. bei der Hamburg-Amerika-Linie:
1. von Hamburg nach Basra pro Kubikmeter (je nach der Warenpackung): 20, 25, 30 Mk.
2. von Basra nach Port Said
3. „ „ „ Marseille
} Maßfracht pro 40 Kubikfuß } 15 sh,
4. „ „ „ Hamburg 17 sh 6 d.

Für Getreide hatten sowohl die Hamburg-Amerika-Linie als auch die englischen „Combined“-Dampfer für den Transport von Basra nach Marseille oder Hamburg pro 900 kg Gewicht den gleichen Frachtsatz von 17 sh 6 d.

Der Grund für den so günstigen Erfolg des deutschen Verkehrsunternehmens im Persischen Golfe ist einerseits in den allgemeinen Verhältnissen des Handels und Wandels in diesen Gebieten, anderseits in der richtigen Wahl der Agenturen zu suchen.

Die gesamte einheimische Bevölkerung, insbesondere natürlich die Handelswelt, hat die Neugründung der deutschen Dampferlinie mit Freude begrüßt.

Die Schiffe der Hamburg-Amerika-Gesellschaft laufen nach Ausfahrt von Hamburg zunächst Antwerpen an. Von dort hat sich ein lebhafter Handel mit belgischem Zucker herausgebildet. Weniger Aussichten scheint Marseille zu bieten; die dortigen großen Zuckerraffinerien haben sich auf Jahre hinaus mit den englischen Reedereien Bucknall Bros. und Frank Strick & Co. für den Transport ihrer Ware festgelegt.

(Nach einem Bericht des Kaiserlichen Konsulats in Bagdad.)

Anknüpfung von Geschäftsbeziehungen mit Mesopotamien.

Es liegt im eigenen Interesse der deutschen Fabrikanten, keine Handelsbeziehungen mit einheimischen Firmen Mesopotamiens (speziell türkischer und persischer Staatsangehörigkeit) anzuknüpfen, ohne vorher genaue Auskunft über die betreffende Firma an kompetenter und zuverlässiger Stelle eingezogen zu haben. Nun hat sich aber sehr häufig der Fall ergeben, daß deutsche Fabrikanten sich an europäische oder orientalische Handelshäuser in Bagdad direkt wandten, um von diesen Auskunft über das Geschäft irgendeiner anderen am Platze etablierten Firma zu erfragen. Nichts dürfte dem tatsächlichen Zwecke solcher Anfragen so zuwiderlaufend sein wie diese Praxis. Denn es darf seitens der deutschen Fabrikanten nie außer acht gelassen werden, daß auf dem mesopotamischen Markte ein „bellum omnium contra omnes“

herrscht und daß es auch nicht zwei irgendwie erhebliche Handelsfirmen am Platze geben dürfte, die in geschäftlichem Einverständnisse oder außer Konkurrenzkampf miteinander ständen.

Es muß in bezug auf jede Informationseinziehung an mesopotamischen Plätzen ausdrücklich betont werden, daß die einzigen Auskunftsstellen, an welche sich europäische Fabrikanten mit der Hoffnung auf zuverlässige und namentlich auf unparteiische Auskunft wenden können, die Bagdader und Basraer Berufskonsulate (d. h. die Basraer Vertretungen Englands und Rußlands sowie die Bagdader Englands, Rußlands, Deutschlands, Frankreichs und Nordamerikas) oder das in jeder Beziehung vortrefflich organisierte und gut geleitete Institut der in Bagdad wie in Basra Filialen besitzenden „Banque Impériale Ottomane" sind.

Sodann ist es für Fabrikanten von weittragender Bedeutung, die bestellte Ware genau, unter möglichst peinlicher Beobachtung auch der kleinsten Details, nach dem bestellten Muster zu liefern. Jede, auch die kleinste Abweichung von dem letzteren bietet den einheimischen Kaufleuten die erwünschte Handhabe zu Schikanen und Reklamationen. Der gewöhnliche Weg für diese Leute ist der, die Ware unter einem nichtigen Vorwande nicht anzunehmen und dann den Fabrikanten durch langes Warten auf Verkauf mürbe zu machen, um schließlich die Ablassung der als „pas conforme à l'échantillon" bezeichneten Ware für einen Spottpreis zu erzielen.

(Nach einem Berichte des Kaiserlichen Konsulats in Bagdad.)

Ausfuhr von Mohairwolle aus der Türkei.

Die zu Beginn des Frühjahrs in Konstantinopel und in Kleinasien vorhandenen Vorräte an Mohairwolle von der vorjährigen Schur wurden auf insgesamt 16000 Ballen geschätzt. Rechnet man dazu das Ergebnis der diesjährigen Schur, das auf etwa 55000 Ballen veranschlagt wird, so ergibt sich eine verfügbare Gesamtmenge von etwa 71000 Ballen. Hiervon mögen bis Mitte August etwa 30000 Ballen ausgeführt worden sein, so daß der Bestand im Lande rund 41000 Ballen beträgt. Davon sollen sich etwa 17000 Ballen in Konstantinopel und 24000 Ballen in Anatolien befinden.

Das Gewicht eines Ballens schwankt. Durchschnittlich kann man es mit 100 kg annehmen.

Für die besseren Sorten werden heute $19^{3}/_{4}$ bis 21 Piaster Gold und für die geringeren $17^{1}/_{2}$ bis 19 Piaster Gold die Okka bezahlt.

Russisches Asien.

Russlands Handel mit der West-Mongolei.

Von den großen Verkehrswegen Sibiriens, den Eisenbahnen und Flüssen, rückt im Westen der Irtysch am nächsten an die Mongolei heran. Das Tal des oberen Irtysch, des Schwarzen Irtysch, ist aber durch eine der höchsten und längsten Ketten des Altai von dem Rayon von Kobdo geschieden. Über diese Kette führen nur ein bis zwei beschwerliche Viehtrakte, die für andere Waren wenig in Betracht kommen.

An diese Kette des Altai anschließend verhindert der breite, zwischen Mongolei und Chinesisch-Turkestan liegende Wüstengürtel das Eindringen der nach Chinesisch-Turkestan gebrachten russischen Waren in die Mongolei.

Die Nordgrenze der Mongolei gegen Rußland wird durch den Altai und daran anschließend bis östlich zu den Quellgebieten des Onon hin durch das Sajangebirge gebildet, unzugängliche und menschenleere Gebirgsmassen, durch die außer zwei Viehtrakten nur zwei Handelswege aus Sibirien in die Mongolei führen.

Der eine geht von Biisk, im Gouvernement Tomsk, aus durch den Altai und beherrscht den Handel mit dem Rayon von Kobdo und Uljasutai, der zweite führt von Transbaikalien über Kjachta und versorgt den Bezirk von Urga, wobei der 102. Grad östlicher Länge von Greenwich etwa die Grenze der Einflußsphären bildet.

Von dem ersteren dieser beiden Handelswege soll hier die Rede sein.

Es sei erwähnt, daß der Handel von Biisk aus in die Mongolei wichtiger ist wie der über Kjachta, seitdem das letztere seine Bedeutung als Teedurchfuhrplatz verloren hat. Daß das so ist, wird seinen Grund in der näheren Lage Biisks zu den russischen Industriezentren haben sowie in den traditionellen Beziehungen der Biisker Kaufmannschaft zur Mongolei, wodurch die leichtere Zugänglichkeit Kjachtas wettgemacht wird.

In den letzten 50 Jahren hat sich der Handel Sibiriens mit der westlichen Mongolei entwickelt und seinen Sitz fast ausschließlich in Biisk genommen. Diese Kreisstadt im Gouvernement Tomsk mit in der Gegenwart (schätzungsweise) 25000 Einwohnern, liegt ca. 75 km von den Vorbergen des Altai entfernt, an der dort für Dampfer schiffbar werdenden Bija in einem für Ackerbau und Viehzucht günstigen und heute auch schon verhältnismäßig dicht besiedelten Steppengebiet.

Der Weg von Biisk in die Mongolei überschreitet die Bija und den Katun auf Fähren bzw. auf dem Eis, folgt dem Lauf des Katun und sodann seines Nebenflusses, der Tschuja, bis er (etwa 75 km vor der chinesischen Grenze) den russischen Zollpunkt Kosch-Agatsch erreicht, von wo er dann über die Pässe nach Kobdo und Uljasutai führt.

Von seinem Verlauf im Tal des Tschuja hat der Weg den Namen Tschuiskischer Trakt erhalten.

Der russische Zollpunkt war früher das ungefähr halbwegs zwischen Biisk und Kosch-Agatsch liegende Ongudai.

Die ganze Länge des Weges beträgt von Biisk aus bis zur chinesischen Grenze rund 600 km.

Der Tschuiskische Trakt war bis vor wenigen Jahren nur schwer, stellenweise unter Lebensgefahr zu passieren. Die Gefahr bestand besonders in zwei Bergübergängen auf schmalen, nur für Saumtiere zugänglichen Pfaden hart am Abgrund entlang; im übrigen aber war der Weg für asiatische Verhältnisse nicht schwer passierbar. Insbesondere sind die Schneeverhältnisse auf diesem Wege sowohl im Altai, wie in der Mongolei verhältnismäßig günstig, da tiefer Schnee selten länger als einige Tage liegen bleibt, was mit warmen Südwinden zusammenhängen soll. Dagegen hindert oft plötzlich eintretendes Hochwasser die Flußübergänge; dieses pflegt sich aber meist in einigen Tagen zu verlaufen.

Da es sich somit in der Hauptsache nur um zwei gefährliche Stellen handelt, war der Weg mit verhältnismäßig geringen Kosten zu verbessern. Man hat sich denn auch endlich vor einigen Jahren zum Wegebau entschlossen und mit einem Kostenaufwand von ca. 100000 Rubel den Weg angebaut, so daß man in der Gegenwart mit Wagen direkt von Biisk bis Kobdo und Uljasutai fahren kann.

Auch den Telegraph hat man auf russischer Seite bis zum Zollpunkt Kosch-Agatsch geführt. Angeblich soll die Absicht bestehen, ihn bis Uljasutai weiterzubauen, seitdem dort ein russischer Konsul residiert. (Der Herr war bisher in Gutschen, spricht Chinesisch, Mongolisch und Kirgisisch und lebt seit Anfang 1906 in Uljasutai, wohin ihm in diesem Jahre (1907) Frau und Kinder gefolgt sind.) Außer durch das Konsulat hat Rußland durch eine kleine Filiale der Russisch-Chinesischen Bank (angeblich 300000 Rubel Jahresumsatz) in Uljasutai für seine Interessen gesorgt. Endlich haben die Biisker Kaufleute eine Privatpost eingerichtet, die dreimal im Monat von Ongudai über Kosch-Agatsch nach Kobdo und Uljasutai geht.

Die wichtigste Förderung der russischen Interessen dürfte aber darin liegen, daß durch russisch-chinesische Abmachungen anderen Ausländern wie Russen der Handel in der Mongolei verboten sein soll.

Die chinesische Post kommt monatlich einmal von Urga nach Uljasutai. Zur Personenbeförderung stehen Reitpferde und zur Unterkunft Jurten (Filzhütten) zur Verfügung der Reisenden. Man reist im Innern des Landes nur zu Pferde, und die auf den Karten angegebene chinesische Poststraße bezeichnet keine Fahrstraße, sondern nur die Richtung, die die Post nimmt. Sie ist für Fuhrwerk zwischen Kobdo und Uljasutai nicht benutzbar, so daß die vom Tschuiskischen Trakt kommenden russischen Kaufleute, die für ihre Person jetzt schon manchmal den Wagen benutzen, von Kosch-Agatsch auf einem nördlicher führenden direkten Wege reisen müssen, wenn sie nach Uljasutai wollen.

Der Warentransport geschieht zurzeit noch nicht mit Wagen, sondern so, daß man von Uljasutai bis Kosch-Agatsch, dem russischen Zollamt und Grenzpunkt, mit Kamelen transportiert, von dort auf Saumpferden der in der Gegend wohnenden Kalmücken bis Ongudai und endlich von Ongudai bis Biisk mit Fuhrwerk. Für Waren aus Kobdo geht man mit den Kamelen gleich bis Ongudai. Der Grund für diesen verschiedenen Endpunkt der Karawanen aus Uljasutai und Kobdo liegt darin, daß die von ersterem Ort kommenden Kamele durch den längeren Karawanenweg zu entkräftet in Kosch-Agatsch ankommen, um den immerhin noch recht anstrengenden Gebirgsweg bis Ongudai auszuhalten.

Die Warentransporte aus Biisk nach Kosch-Agatsch beginnen schon im Januar oder Februar, die Waren aus der Mongolei kommen etwa im Oktober in Kosch-Agatsch an, zum Weitertransport nach Biisk wartet man gewöhnlich die gute Schlittenbahn ab. Die Beförderungsdauer von Kosch-Agatsch bis Uljasutai ist normal etwa 30 bis 40 Tage.

Was die Transportkosten betrifft, so betragen sie etwa 2,50 Rubel von Uljasutai bzw. 1,80 Rubel von Kobdo bis Biisk für das Pud. Darin liegt ein großer Vorteil Rußlands gegenüber den Chinesen, da die letzteren von Kalgan bis Peking, dem Anfang der Karawanenstraße zur Mongolei, ca. 5 Rubel pro Pud bis Uljasutai zu zahlen haben.

Russische Waren unterliegen beim Eintritt nach China keinem Zoll; Pulver, Blei und Branntwein werden aber nicht durchgelassen. Für nach China eingeführte russische Manufakturwaren wird der russische Baumwollzoll zurückvergütet. Von chinesischer Seite ist die Silberausfuhr nach Rußland verboten, und von chinesischen Waren zahlt nur Tee Zoll beim Eintritt nach Rußland.

Außer Silber dienen Tee und Waren als Tauschmittel; ein Lan (12 Lan gleich einem russischen Pfund Silber) hat in der Mongolei anderen Kurs wie in Ost-China und entspricht in Kobdo ca. 1,60 Rubel.

Der russische Handel mit der Westmongolei liegt im ganzen in den Händen von ca. 60 Händlern, die ihren Wohnsitz in Biisk haben; ca. 10 bis 15 davon sind als Großhändler zu bezeichnen. Diese letzteren nehmen einige Waren mit in die Mongolei und haben ihre Niederlagen in Kobdo (ca. 4 Großhändler), Uljasutai (ca. 5) und Ulankom (ca. 2). Die 50 kleineren russischen Händler entnehmen ihre Waren auf Kredit in den Lagern der großen, ziehen zwischen den Mongolen umher und verkaufen die eingetauschten und gekauften mongolischen Produkte ebenfalls an die erwähnten russischen Großhändler.

An den festen Handelspunkten unterhalten die Großhändler, die selbst nur einige Monate des Jahres in der Mongolei zubringen, meist ständige russische Handelsgehilfen, denen sie ein Lager für den Winterverkauf an die Mongolen zurücklassen, und die nur alle drei bis vier Jahre einmal nach Biisk zu kommen pflegen.

Feste Handelspunkte gibt es in dem von Biisk aus versorgten Teil der Mongolei, dessen Grenze, wie schon erwähnt, halbwegs zwischen Uljasutai mit ca. 3500 Einwohnern (Residenz des chinesischen Gouverneurs und des russischen Konsuls), Kobdo mit ca. 2500 und Ulankom (Residenz eines mongolischen Fürstens) mit ca. 1000 Einwohnern liegt.

Parallel mit dem russisch-mongolischen geht der chinesisch-mongolische Handel; er ist ähnlich organisiert wie der erstere. Chinesische Großfirmen (ca. 4 in Uljasutai, ca. 2 in Kobdo, 1 in Ulankom) halten dort ihre Niederlagen, kleine chinesische Händler entnehmen bei ihnen und pflegen den Detailhandel mit den Mongolen. Als Kleinhändler tauchen in Kobdo auch Tataren auf, die sowohl zu den Russen wie den Chinesen in Beziehungen zu stehen pflegen.

Es ist selbstverständlich, daß die einfachen Mongolen zwischen den russischen und chinesischen Händlern einen schweren Stand haben und herzhaft ausgebeutet werden. Es ist das um so leichter, als es sich zumeist um ein Tauschgeschäft handelt und die Waren auf Kredit gegen die Verpflichtung der Ablieferung der mongolischen Rohprodukte gegeben werden.

Es fließen entsprechend ziemliche Gewinne aus dem Mongoleigeschäft nach Biisk; man darf sie freilich nicht übertreiben, denn das größte in der Mongolei erworbene Vermögen eines einzelnen Biisker Händlers dürfte doch noch erheblich hinter einer Million Rubel zurückbleiben; andererseits darf auch nicht vergessen werden, daß das mongolische Geschäft ein äußerst beschwerliches, mit Risiko (Vorschußgeschäft) und langer Umlaufszeit des Kapitals (ca. 18 Monate) verbundenes ist. Immerhin sind die meisten der größeren Vermögen in Biisk in der Mongolei erworben.

Die wenigen Millionen, die die Mongolei bewohnen, haben nur außerordentlich geringe Bedürfnisse. Es sind, abgesehen von den Bewohnern der genannten festen Plätze, ausschließlich Nomaden, die in Jurten (transportablen Filzhütten) in denkbar primitivsten Verhältnissen leben.

Der Handel in der Mongolei läßt sich in vier Gruppen gliedern: Russisch-mongolischer Warenhandel, chinesisch-mongolischer Warenhandel, Viehhandel, russisch-chinesischer Transporthandel. (Fortsetzung folgt.)

Konzession zum Bau und Betrieb einer neuen Eisenbahn in Mittelasien.

Nach einer Mitteilung der russischen Handels- und Industriezeitung hat die Kommission für neue Eisenbahnen das Gesuch des Ingenieurs A. N. Kowalewski um die Konzession zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Zufuhrbahn von der Station Kokand der mittelasiatischen Eisenbahn bis Namangan in einer Länge von 35 Werst genehmigt. Für die neue Eisenbahn wird in erster Linie auf die Baumwollfrachten gerechnet, die aus dem Kreise Namangan kommen. Man nimmt an, daß sich nach Fertigstellung der Bahn die Baumwollkultur in diesem Kreise stark heben wird. Bisher soll nur etwa $1/_5$ der dafür geeigneten Bodenfläche mit Baumwolle bestellt worden sein. Trotz der geringen Länge werden auf der neuen Bahn eine Menge von Kunstbauten, darunter eine Brücke über den Syr-Darja von 160 Faden Länge, erforderlich sein. Die Baukosten sind daher hoch und werden auf 6047000 Rubel berechnet. Die Bahn soll ohne alle Subsidien und Garantien seitens des Fiskus gebaut werden und erhält nur das Recht der Zwangsenteignung der erforderlichen Ländereien. Der Unternehmer rechnet auf eine Rentabilität von ca 7%.

Indien und Australasien.

Konzessionierung von Elektrizitätswerken für Lucknow (Britisch-Indien).

Die British Eastern Electric Power Co. Ltd. ($57^1/_2$ Old Broad Street) in London hat Konzessionen zur Errichtung elektrischer Werke in Lucknow erworben. Dieselben erstrecken sich sowohl auf Einrichtung elektrischer Straßenbahnen als auch auf Abgabe elektrischer Kraft an Private zu Beleuchtungs- und Arbeitszwecken.

Lucknow ist die größte Stadt der Vereinigten Provinzen Agra und Oudh im Nordwesten Vorderindiens, mit einer Bevölkerung von etwa 264000 Einwohnern. In bezug auf Handelsbedeutung wird es überflügelt von Cawnpore, das mit 197000 Einwohnern die industrielle Hauptstadt der Vereinigten Provinzen bildet. Auch diese besitzt jetzt größere Elektrizitätswerke.

Die beiden Lizenzen für die in Lucknow zu errichtenden Werke liegen im Abdruck aus der „Gazette of India" im Reichsamt des Innern, Berlin, Wilhelmstr. 74, Zimmer 174, zur Ansicht aus und können auswärtigen Interessenten für kurze Zeit übersandt werden.

(Bericht des Kaiserlichen Generalkonsulats in Calcutta.)

Transportermässigungen für Salz in Britisch-Indien.

Neueren Nachrichten zufolge liegt die indische Regierung die Absicht, die Frachtsätze für ganze Wagenladungen von Salz vom 1. Dezember d. J. herabzusetzen, um noch weiter den Preis dieses Genußmittels zu vermindern. Abgesehen von dieser Wirkung ist die Maßregel insofern bedeutungsvoll, als dadurch der Möglichkeit vorgearbeitet wird, Salz aus den indischen Produktionsgebieten billig in diejenigen Teile des Landes zu senden, die bisher auf die überseeische Einfuhr angewiesen waren. Hiervon würde also hauptsächlich Bengalen, das bekanntlich den weitaus größten Teil des überseeischen Salzimportes aufnimmt, möglicherweise Gebrauch machen können. Die tatsächliche Entwicklung des Salzgeschäftes wird jedoch erst erweisen müssen, ob die Frachtherabsetzung für indisches Salz, die im Durchschnitt 30% betragen soll, in dieser Beziehung merkbare Veränderungen in den Bezugsquellen zur Folge haben wird.

(Bericht des Kaiserlichen Generalkonsulats in Calcutta.)

Ostasien.

Straits Settlements. Verbot des Umlaufs gewisser Münzsorten.

Laut einer auf Grund des § 3 der Coin Import and Export Ordinance 1903 erlassenen Verordnung vom 8. Juli 1907 ist der Umlauf folgender Münzen in der Kolonie Straits Settlements mit Wirksamkeit vom 1. August 1907 ab verboten:

Die als Britischer Handelsdollar, Mexikanischer Dollar, Japanischer Dollar oder Yen und Philippinischer Peso bekannten Münzen, alle aus irgendeiner Münze in China hervorgegangenen Silbermünzen, alle von der Regierung von Hongkong oder einer anderen Regierung als derjenigen der Straits Settlements ausgegebenen Hilfssilbermünzen; das von den Regierungen von Hongkong, Britisch-Nordborneo, Sarawak und Brunei ausgegebene Eincentstück sowie alle etwa von denselben Regierungen ausgegebenen Kupfer-, Bronze- oder Nickelmünzen, die von irgendeiner anderen Regierung als derjenigen der Straits Settlements ausgegeben sind. (The Board of Trade Journal.)

Neue Gründungen in Südjapan.

Das Gründungsfieber hat im allgemeinen in Nord- und Mitteljapan viel stärker um sich gegriffen als auf Kiushiu. Nur das Gebiet des Verkehrswesens ist davon auch hier nicht verschont geblieben. In dem Verwaltungsbezirk Fukuoka, in dem das Zentrum der wirtschaftlichen Tätigkeit des Südens liegt, haben sich 16 Gesellschaften mit einem nominellen Kapital von insgesamt 90 Millionen Mk. gebildet und die behördliche Konzession zum Bau von elektrischen Eisenbahnen nachgesucht, ferner beabsichtigen 8 kleinere Gesellschaften, mit einem Gesamtkapital von 1,5 Millionen Mark, Pferdeeisenbahnen in und bei größeren Städten zu legen.

Auch im Verwaltungsbezirk Nagasaki sind mehrere elektrische Straßenbahnen und Verbindungen mit Automobilomnibussen geplant.

Bis auf wenige Ausnahmen dürften die genannten Gesellschaften totgeborene Unternehmen sein, zumal sich auch seit Monaten ein starker Rückschlag im Gründungseifer und eine skeptische Auffassung gegenüber neuen Gründungen geltend macht.

Von den projektierten Linien ist Ende April 1907 die elektrische Straßeneisenbahn von Moji über Kokura und Yawata nach Kurosaki konzessioniert worden.

Im Kumamotobezirk sind die kürzeren Leichteisenbahnstrecken Kumamoto-Ozu und Kumamoto-Suizenji bereits in Angriff genommen worden. Die erstere sollte bis Ende Juni 1907, die letztere bis Ende September 1907 fertiggestellt sein.

(Bericht des Kaiserlichen Konsulats in Nagasaki.)

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin.
Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen–Berlin SW. 68.



